Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig

Nr. 31 Ausgegeben Danzig, den 27. Oktober 1928

71 Volkstag und Senat haben folgendes Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Gesetz
betreffend die Eisenbahnverkehrsordnung. Vom 24. 10. 1928.

Artikel I.

Der Senat wird ermächtigt, im Wege der Verordnung die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 durch

A. eine Verkehrsordnung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expreßsendungen auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig,

B. eine Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig

zu ersetzen und die neuen Verkehrsordnungen künftig abzuändern.

Artikel II.

Änderungen der im Artikel I genannten Verkehrsordnungen kommen nur in Betracht, wenn Polen die auf dem Gebiete der Republik Polen geltenden Eisenbahnverkehrsordnungen ändert. Sie haben in sachlicher Übereinstimmung mit den Änderungen der polnischen Eisenbahnverkehrsordnungen zu erfolgen, es sei denn, daß diese Änderungen mit wesentlichen Grundsätzen des im Gebiet der Freien Stadt Danzig gültigen öffentlichen und privaten Rechts oder mit internationalen Verpflichtungen der Freien Stadt nicht vereinbar sind. Der diesbezüglichen Erklärung des Senats im Schreiben vom 4. August 1928 — B. 131 — an den Diplomatischen Vertreter der Republik Polen wird zugestimmt.

Artikel III.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft.

Danzig, den 24. Oktober 1928.

Der Senat der Freien Stadt Danzig.
Dr. Sahm. Runge.

Verordnung
betr. Eisenbahnverkehrsordnungen. Vom 25. 10. 1928.

Auf Grund des Art. I des Gesetzes betr. die Eisenbahnverkehrsordnung vom 24. Oktober 1928 wird mit Wirkung vom 1. November 1928 die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 durch die nachstehend abgedruckten Verkehrsordnungen:

A. Verkehrsordnung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expreßsendungen auf den Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig,

B. Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig

ersetzt.

Danzig, den 25. Oktober 1928.

Der Senat der Freien Stadt Danzig.
Dr. Sahm. Runge.

(Achter Tag nach Ablauf des Ausgabetages: 4. 11. 1928.)

A.

Verkehrsordnung

für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expreßsendungen auf den Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Titel I.

Geltungsbereich der Verkehrsordnung.

§ 1.

§ 1.

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die die Verkehrsordnung Anwendung findet.

1. Diese Verkehrsordnung (abgekürzte Bezeichnung V. O. P.) gilt auf allen dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig.

2. Für den Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen gilt sie nur soweit, als er nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

3. Die Verkehrsordnung findet auch Anwendung auf Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsstation im Geltungsbereich dieser Verkehrsordnung liegen und das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren.

4. Die Verkehrsordnung findet auch Anwendung auf Beförderungen von und nach Stationen des Nachbarlandes, wenn die Beförderung auf der ganzen Strecke von einer im Geltungsbereich dieser Verkehrsordnung gelegenen Eisenbahn bewirkt wird und der Nachbarstaat der Anwendung dieser Verkehrsordnung nicht widerspricht.

5. Diese Verkehrsordnung findet auch Anwendung auf Beförderungen von und nach Güternebenstellen, welche außerhalb des Gebietes der Eisenbahnlinien eingerichtet sind.

6. Die Verkehrsordnung kann auch auf Beförderungen, welche die Eisenbahn unter Mitwirkung regelmäßig betriebener Schiffahrts-, Kraftwagen- oder Flugzeuglinien bewirkt, mit Abweichungen, die sich aus der Verschiedenartigkeit der Beförderungsart ergeben, angewendet werden. Solche Abweichungen müssen in der für die Veröffentlichung dieser Verkehrsordnung vorgesehenen Art veröffentlicht werden.

§ 2.

§ 2.

Ausführungsbestimmungen. Abweichungen. Vorübergehende Änderungen.

1. Die Eisenbahnen können zu dieser Verkehrsordnung Ausführungsbestimmungen erlassen.

2. Für Eisenbahnlinien von untergeordneter und örtlicher Bedeutung, für einzelne Bahnstrecken, sowie Züge, können in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse Abweichungen von dieser Verkehrsordnung eingeführt werden.

3. Die in Ziffer 2 erwähnten Abweichungen müssen von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden. Sowohl die in Ziffer 1 erwähnten Ausführungsbestimmungen sowie die in Ziffer 2 genannten Abweichungen müssen in der für die Veröffentlichung der Tarife (§ 3) vorgesehenen Art veröffentlicht und in den Tarif aufgenommen werden.

4. Vorläufige oder vorübergehende Änderungen einzelner Vorschriften dieser Verkehrsordnung können, sei es allgemein, sei es nur für bestimmte Bahnstrecken oder Verkehrsbeziehungen von der Aufsichtsbehörde verfügt werden. Solche Verfügungen müssen in der für die Verlautbarung dieser Verkehrsordnung vorgesehenen Weise verlautbart werden.

§ 3.

§ 3.

Tarife.

1. Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben.

2. Die in den Tarifen enthaltennen Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie dieser Verkehrsordnung nicht widersprechen.

3. In den Tarifen ist die Zeitschrift anzugeben, in welcher ihre Einführung sowie die späteren Änderungen veröffentlicht werden, ferner wo und zu welchem Preise die Tarife käuflich zu erhalten sind.

4. Die Tarife treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

5. Jede Eisenbahnstation ist verpflichtet, auf Verlangen die sie betreffenden Tarife den Interessenten in den Dienststunden zur Einsicht zu überlassen.

6. Tariferhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten frühestens vierzehn Tage nach der Veröffentlichung in Kraft. Änderungen werden in derselben Art wie der Tarif veröffentlicht. Die Tarife, die für eine bestimmte Zeit eingeführt werden, erlöschen mit Ablauf der Geltungsdauer, ohne daß es einer Veröffentlichung bedarf.

§ 4. §4.

Beförderungspflicht.

Die Beförderung kann nicht verweigert werden, wenn:

a) der Reisende den Vorschriften dieser Verkehrsordnung und der geltenden Tarife sowie den allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn nachkommt;

b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist;

c) die Beförderung nicht durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung, wenn auch nur auf einem Teile des Beförderungsweges, verboten ist;

d) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

Titel II.

Beförderungsvertrag.

Kapitel I.

Beförderung der Reisenden.

§ 5. §5.

Berechtigung zur Fahrt. Lösung der Fahrkarten. Warteräume.

1. Der Reisende muß bei Antritt der Fahrt mit einem Fahrausweis versehen sein. Die Tarife können Ausnahmen zulassen.

2. Der Reisende ist verpflichtet, den Fahrausweis bis zur Beendigung der Reise aufzubewahren. Er hat ihn auf Verlangen jedem mit der Prüfung betrauten Eisenbahnbediensteten beim Eintritt in die Warteräume, beim Betreten und beim Verlassen des Bahnsteigs, beim Einsteigen in den Wagen sowie jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen und je nach den für die letzte Fahrstrecke bestehenden Einrichtungen kurz vor oder nach Beendigung der Fahrt abzugeben.

3. Die Fahrkartenschalter sind auf Stationen mit großem Verkehr mindestens 1 Stunde, auf anderen Stationen mindestens $^1/_2$ Stunde vor der Abfahrzeit des betreffenden Zuges offenzuhalten.

4. Fünf Minuten vor der Abfahrzeit kann die Eisenbahn den Verkauf der Fahrkarte verweigern.

5. Die Eisenbahn kann verlangen, daß das Fahrgeld abgezählt entrichtet wird.

6. Die Warteräume sind mindestens 1 Stunde vor Abfahrtzeit des Zuges zu öffnen.

7. Auf Übergangsstationen ist es den Reisenden gestattet, sich in dem Warteraume bis zur Abfahrt ihres Zuges aufzuhalten. Sie können aber nicht beanspruchen, daß der Warteraum ihretwegen in der Zeit von 11 Uhr abends bis 6 Uhr morgens offen gehalten wird, wenn in diesem Zeitraume keine Züge verkehren.

8. Den im § 13 angeführten Personen kann untersagt werden, sich in den Warteräumen aufzuhalten. Das Mitführen von Hunden (mit Ausnahme von kleinen Schoßhunden) und Fahrrädern in die Warteräume und Bahnhofswirtschaften sowie das Rauchen in den Warteräumen kann verboten werden. Das Verbot erfolgt durch Aushang in den betreffenden Räumen.

§ 6. §6.

Fahrkarten.

1. Als Fahrkarte gilt jeder Ausweis, der zur Fahrt mit der Eisenbahn berechtigt.

2. Die Fahrkarten müssen folgende Angaben enthalten:

a) die Abgangs- und Bestimmungsstation;

b) den Beförderungsweg; wenn die Benutzung verschiedener Wege oder Beförderungsmittel gestattet ist, ist dies ersichtlich zu machen;

c) die Zuggattung und die Wagenklasse;

d) den Fahrpreis;

e) den ersten Geltungstag;

f) die Geltungsdauer.

3. Ein Fahrausweis ist nur übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

§ 7. §7.

Fahrpreisermäßigung für Kinder.

1. Ein Reisender kann höchstens zwei Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahr unentgeltlich und ohne Fahrkarte mitführen, insofern für dieselben kein besonderer Platz beansprucht wird.

2. Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr werden zum halben normalen Tarifpreise befördert. Derselbe Preis ist für jüngere Kinder, für die ein Platz beansprucht wird, zu bezahlen.

3. Diese Ermäßigung wird nur bei Fahrkarten zu normalen Preisen angewendet; bei Fahrkarten mit ermäßigten Preisen nur dann, wenn es in dem betreffenden ermäßigten Tarif vorgesehen wurde.

§ 8.

§ 8.

Geltungsdauer der Fahrausweise.

1. Sofern die Tarife nicht längere Geltungsdauer der Fahrkarten vorsehen, beträgt die Geltungsdauer:

bei einfacher Fahrt:

für Entfernungen bis 150 km . . . . . 1 Tag;
für die weiteren auch nur angefangenen je 200 km . . . . . 1 Tag;

bei Hin- und Rückfahrt:

für Entfernungen bis 75 km . . . . . 1 Tag;
für die weiteren auch nur angefangenen je 100 km . . . . . 1 Tag;

2. Besondere Fahrausweise zu ermäßigten Preisen können eine andere Geltungsdauer haben.

3. Als erster Tag der Geltungsdauer wird der Tag gezählt, mit dessen Ziffer die Fahrkarte abgestempelt worden ist. Er wird als voller Tag gerechnet. Die Fahrkarten zu einem fahrplanmäßig um Mitternacht abgehenden Zug erhalten die Ziffer des anbrechenden Tages.

4. Die Reise kann an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer angetreten werden. Die Eisenbahn hat jedoch das Recht, für gewisse Linien oder Strecken anzuordnen, daß die Fahrt am Tage der Abstempelung der Fahrkarte oder mit dem auf derselben vermerkten Zuge oder in der auf der Fahrkarte bestimmten Tageszeit, angetreten werden muß. Solche Anordnungen müssen in der für die Veröffentlichung der Tarife § 3 vorgesehenen Art veröffentlicht werden.

5. Die Fahrt muß spätestens um Mitternacht des letzten Geltungstages beendigt werden. Die Fahrkarte mit eintägiger Geltungsdauer berechtigt jedoch, falls die Fahrt am Tage der Abstempelung der Fahrkarte angetreten ist, zur ununterbrochenen Fahrt bis zur Bestimmungsstation auch nach Mitternacht.

§ 9.

§ 9.

Anweisung und Vorausbestellung der Plätze. Frauen- und Nichtraucherabteile. Öffnen der Fenster.

1 Nach dem Abfahrtzeichen dürfen die Reisenden in den Zug nicht einsteigen.

2. Beim Einnehmen der Plätze haben die Reisenden die Weisungen des zuständigen Bahnpersonals zu beachten; auf Verlangen ist das Bahnpersonal verpflichtet, den Reisenden die Plätze anzuweisen.

3. Der Reisende darf beim Einsteigen für sich und für jede mit ihm reisende Person, deren Fahrkarte er vorzeigen kann, je einen Platz belegen.

4. Wer seinen Platz verläßt, ohne ihn zu belegen, verliert den Anspruch darauf.

5. Die mit durchgehenden Fahrkarten angekommenen Reisenden haben den Vorzug vor den neu hinzutretenden.

6. Bestimmte Plätze können für Züge, welche Wagen mit numerierten Plätzen oder Schlafwagen mitführen, bestellt werden. Die Zuschlaggebühr für die Vorausbestellung der Plätze bestimmt der Tarif.

7. Besondere Abteile werden Reisenden nach Tunlichkeit gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

8. Wer ein Abteil bestellt, muß so viele Fahrkarten besitzen, als das Abteil Plätze enthält. Die Zahl der Reisenden in einem bestellten Abteil darf nicht größer sein als jene der Fahrkarten. Wird in einem bestellten Abteil festgestellt, daß die Zahl der Reisenden größer ist als jene der Fahrkarten, werden hinsichtlich der Reisenden, welche keine Fahrkarten besitzen, die Bestimmungen des § 12 angewendet.

9. Besondere Wagen werden nur nach Möglichkeit zur Verfügung gestellt. Die Gebühr für die vorausbestellten Wagen und die besonderen Bedingungen bestimmen die Tarife.

10. Jeder Zug, dessen Durchlauf über 3 Stunden dauert, muß mindestens je ein Abteil zweiter und dritter Klasse für Frauen enthalten, wenn er 3 oder mehr Abteile der betreffenden Klasse mitführt.

Bei allen Zügen, die zwei oder mehr Abteile derselben Klasse führen, muß mindestens die Hälfte dieser Abteile für Nichtraucher bestimmt werden. Wenn in einem Zuge sich nur ein Abteil erster, zweiter oder dritter Klasse befindet, ist das Rauchen in diesem Abteile nur mit Zustimmung aller Mitreisenden gestattet.

11. In Frauenabteile dürfen Männer nicht zugelassen werden, selbst wenn es die darin fahrenden Frauen zugeben. Die Mitnahme von Knaben bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre ist gestattet.

12. In Nichtraucher- sowie Frauenabteilen darf selbst mit Zustimmung der Mitreisenden nicht geraucht werden. In den Wagen für Nichtraucher ist das Rauchen auch in den Seitengängen verboten. Die Wagen und die Abteile für Nichtraucher dürfen mit brennenden Zigarren, Zigaretten und Pfeifen nicht betreten werden. Wer dem zuwiderhandelt, hat 3 Gulden zu entrichten.

13. Nichtraucher- und Frauenabteile sind durch eine Aufschrift kenntlich zu machen.

14. Nur mit Zustimmung aller in demselben Abteile reisenden Personen dürfen die Fenster geöffnet sein.

§ 10. § 10.

Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenstationen.

Der Tarif muß bestimmen, wie oft und wie lange der Reisende die Fahrt auf Zwischenstationen unterbrechen darf.

§ 11. § 11.

Uebergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung.

1. Auf der Abfahrtsstation darf der Reisende bis 5 Minuten vor der Abfahrzeit des Zuges seine Fahrkarte unter Ausgleich des Preisunterschieds gegen eine andere höherer Klasse oder eines Zuges zu höheren Preisen umtauschen. Die Eisenbahn kann den Umtausch der Fahrkarte verweigern, wenn dieselbe bereits durchlocht ist.

2. Gegen Zahlung des tarifmäßigen Zuschlages und gegen vorherige Meldung beim Schaffner kann für die ganze Strecke oder nur für einen Teil derselben eine höhere Klasse oder ein Zug mit höheren Fahrpreisen benutzt werden. Dies ist nicht gestattet, wenn der Tarif, auf Grund dessen die Fahrkarte ausgegeben wurde, diesbezüglich Beschränkungen enthält.

§ 12. § 12.

Reisende ohne gültigen Fahrausweis.
Bahnsteigkarten.

1. Ein Reisender, der keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen kann, hat unbeschadet seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit für die von ihm zurückgelegte Strecke, wenn aber die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke, das Doppelte des Fahrpreises, mindestens jedoch 3 Gulden zu entrichten. Dieser Betrag ist auch zu zahlen, wenn sich der Zug noch nicht in Bewegung gesetzt hat.

2. Wer unaufgefordert dem Schaffner meldet, daß er keine Fahrkarte habe lösen können, hat einen Zuschlag von 0,50 Gulden zu dem tarifmäßigen Preise, jedoch nicht mehr als das Doppelte dieses Preises zu zahlen. Wenn der Schaffner im vorerwähnten Falle eine Fahrkarte für die angemeldete Fahrt nicht sofort ausfertigt, ist der Reisende verpflichtet, von dem Schaffner eine Bescheinigung über die diesbezügliche Anmeldung zu verlangen.

3. Zuschläge werden nicht erhoben:

a) wenn der Reisende, dem in der Zugangsstation eine direkte Fahrkarte zur Bestimmungsstation nicht ausgegeben wurde oder der auf der in der Fahrkarte bezeichneten Zielstation infolge kurzen Zugaufenthaltes eine neue Fahrkarte nicht hat lösen können, dies unaufgefordert dem Schaffner gemeldet hat;

b) wenn in der Haltestelle, wo die Reise angetreten wird, keine Fahrkarten verabfolgt werden.

4. Der Reisende, der die sofortige Zahlung der in Ziffer 1 und 2 deses Paragraphen erwähnten Gebühren verweigert, kann ausgesetzt werden. Der Ausgesetzte hat keinen Anspruch darauf, daß ihm sein Reisegepäck auf einer anderen als der Bestimmungsstation zur Verfügung gestellt wird.

5. Personen, die nicht im Besitz einer gültigen Fahrkarte sind, haben vor Betreten der abgesperrten Teile der Station eine Bahnsteigkarte zu lösen. Die Karte ist beim Eintritt vorzuzeigen und beim Verlassen der abgesperrten Teile abzugeben. Die Bahnsteigkarte gibt kein Recht zum Betreten der Züge. Wer ohne gültigen Ausweis die abgesperrten Teile einer Station betritt, hat 0,50 Gulden zu zahlen.

6. Wer ohne Fahrkarte den zur Abfahrt bereitstehenden Zug betritt, hat 3 Gulden zu entrichten.

7. In allen Fällen, wo eine Nachzahlung geleistet wird, ist eine Bescheinigung zu verabfolgen.

§ 13. § 13.

Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Personen.
Beschädigung der Wagen.

1. Folgende Personen werden in die Züge nicht zugelassen oder können unterwegs von der Fahrt ausgeschlossen werden:

a) betrunkene Personen oder solche, die den Anstand und die Ruhe verletzen oder die Vorschriften der Gesetze und der Verkehrsordnung sowie die Anordnungen der Bahn nicht beachten; solche Personen haben weder Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises noch der bezahlten Gepäckfracht;

b) Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen Mitreisenden augenscheinlich lästig fallen oder gefährlich werden würden, wenn nicht ein besonderes Abteil für sie im voraus gemietet ist oder ihnen sonst gegen Bezahlung einer im Tarif festgesetzten Gebühr angewiesen werden kann. Unterwegs erkrankte Personen sind jedoch wenigstens bis zur nächsten geeigneten Station zu befördern, wo sie Pflege finden können. Das Fahrgeld und die Gepäckfracht sind nach Abzug des Betrages für die durchfahrene Strecke zu erstatten.

§ 13. 2. Im übrigen gelten für die Beförderung von kranken Personen besondere von der zuständigen Behörde erlassene Vorschriften.

3. Die Eisenbahn hat Anspruch auf Erstattung der Desinfektionskosten der zur Beförderung von Kranken verwendeten Abteile und Wagen.

4. Die durch Beschädigung oder Verunreinigung der Wagen oder Ausrüstungsgegenstände entstandenen Kosten sind von den Reisenden zu erstatten. Die Eisenbahn kann sofortige Zahlung oder Sicherheitsleistung verlangen.

5. die Entschädigung ist nach der von der Eisenbahn festgesetzten Preisliste zu bemessen.

§ 14.

§ 14.

Von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossene Gegenstände.

1. Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schußwaffen, explosionsfähige, leicht entzündbare, ätzende und ansteckende Stoffe, sowie Gegenstände, die geeignet sind, den Reisenden lästig zu fallen, dürfen nicht in die Personenwagen mitgenommen werden.

Personen, die Waffenscheine für Schußwaffen besitzen, dürfen jedoch Handmunition mitnehmen. Personen, die im öffentlichen Dienst zum Tragen von Schußwaffen verpflichtet sind, dürfen während der Dienstfahrt geladene Waffen mitführen.

2. Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu überzeugen, wenn triftige Gründe eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der Ziffer 1 dieses Paragraphen vermuten lassen.

3. Der Zuwiderhandelnde haftet für jeden aus der Übertretung der Bestimmung der Ziffer 1 dieses Paragraphen entstehenden Schaden und verwirkt außerdem die durch die Gesetze festgesetzten Strafen.

§ 15.

§ 15.

Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen. Gepäckträger.

1. Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in die Personenwagen mitnehmen, wenn keine Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizeivorschriften oder sonstige verwaltungsbehördlichen Vorschriften entgegenstehen, und wenn die Wagen dadurch nicht beschädigt werden können. Jedem Reisenden steht für sei Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung; weitere Beschränkungen können die Tarife bestimmen.

2. Das Gewicht des von einem Reisenden mitgenommenen Handgepäcks darf insgesamt 25 kg nicht übersteigen. Gegenstände von mehr als 25 kg Einzelgewicht werden, auch wenn mehrere Personen zusammen reisen, nicht zugelassen.

3. Wird Handgepäck in größerer Menge als der Platz unterhalb und oberhalb des Sitzes ausreicht oder von größerem Gewicht als 25 Kilogramm angetroffen, kann die Eisenbahn dieses Gepäck aus dem Wagen entfernen und für die Beförderung von der Zugangsstation die tarifmäßige Gepäckfracht erheben.

4. Lebende Tiere dürfen in die Personenwagen nicht mitgenommen werden; die in den Personenwagen entdeckten Tiere sind auf der nächsten Station zu entfernen.

Ausgenommen sind:

a) kleine Hunde, Vögel und andere kleine Tiere, die auf dem Schoße getragen werden oder sich in Käfigen befinden, sofern die Polizeivorschriften dieses nicht verbieten oder wenn ihrer Mitnahme in das Abteil von den Mitreisenden nicht widersprochen wird;

b) Hunde jeder Art und Größe, wenn ihre Besitzer in einem besonderen Abteil mit ihnen mitfahren.

In den Tarifen und Fahrplänen kann die Mitnahme von Tieren in gewisse Wagen oder Zügen verboten werden.

5. Im übrigen gelten für Hunde, die von Reisenden mitgeführt werden, folgende Vorschriften:

a) nicht in Behältern verwahrte Hunde sind tunlichst in besonderen Wagenräumen zu befördern;

b) für das Ein- und Ausladen sowie für das Umladen auf Uebergangsstationen ferner für die Verpflegung der Hunde hat der Reisende zu sorgen;

c) die nicht in Käfigen oder Körben untergebrachten Hunde sind mit Maulkörben und Koppel zu versehen;

d) die in Personen- und Gepäckwagen beförderten Hunde werden mit Gepäckscheinen mit der Aufschrift „Hund" oder mit besonderen Fahrkarten abgefertigt;

e) die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Hunde, die nicht sofort nach Ankunft auf der Bestimmungsstation abgeholt werden, zu verwahren;

f) wenn die Hunde binnen 2 Stunden nach Ankunft in der Bestimmungsstation nicht abgenommen werden, so ist die Eisenbahn berechtigt, entweder die Hunde gegen tarifmäßige Gebühr auf Lager zu nehmen oder dieselben nach freiem Ermessen bei einem Dritten ohne jedwede Verantwortung in Verwahrung zu geben.

6. Die Tarife bestimmen, ob und für welche Tiere der Reisende eine Beförderungsgebühr zu bezahlen hat. § 15.

7. Für jedes gebührenpflichtige Tier, das ohne Beförderungsausweis mitgeführt wird, ist die doppelte tarifmäßige Gebühr, jedoch mindestens 3 Gulden zu entrichten. Wer jedoch unaufgefordert dem Schaffner meldet, daß er den Beförderungspreis nicht bezahlt hat, hat zu dem tarifmäßigen Preise einen Zuschlag von 0,50 Gulden zu zahlen. Der Reisende, der die Zahlung der obenerwähnten Gebühren verweigert, kann ausgesetzt werden und hat keinen Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises für die nicht durchfahrene Strecke.

8. Der Reisende hat die von ihm mitgeführten Sachen und Tiere selbst zu beaufsichtigen.

9. Der Reisende haftet für die Schäden, die infolge Mitnahme des Handgepäcks und der Tiere in den Wagen entstehen.

10. Auf größeren Stationen sind Gepäckträger in genügender Anzahl zu bestellen, die das Reise- und Handgepäck innerhalb des Bahnhofbereichs nach den von den Reisenden bezeichneten Stellen zu bringen haben.

11. Die Gepäckträger müssen durch Dienstabzeichen erkennbar sein und eine gedruckte Dienstanweisung nebst Gebührentarif bei sich tragen. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen. Der Gebührentarif muß überdies in den Stationen an einer leicht zugänglichen Stelle ausgehängt werden.

12. Dem Reisenden ist auf Verlangen eine Marke mit der Nummer des Gepäckträgers als Bescheinigung über das übergebene Gepäck auszuhändigen.

13. Für die den Gepäckträgern zur Überbringung innerhalb des Bahnhofsbereichs übergebenen Gegenstände haftet die Eisenbahn wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck (§ 36).

§ 16. § 16.

Verspätungen. Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen.

1. Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, oder fällt ein Zug ganz oder teilweise aus, und will der Reisende seine Reise fortsetzen, so hat ihn die Eisenbahn nebst seinem Gepäck, soweit es möglich ist, und zwar ohne Preisaufschlag, mit einem auf der gleichen oder auf einer anderen Strecke derselben Eisenbahn nach derselben Bestimmungsstation fahrenden Zuge zu befördern, wenn hierdurch die Ankunft auf der Bestimmungsstation beschleunigt wird. Der Stationsvorstand hat gegebenenfalls auf dem Fahrausweis die Versäumung des Anschlusses oder den Zugausfall zu bescheinigen, die Geltungsdauer des Fahrausweises, soweit erforderlich, zu verlängern und ihn mit Gültigkeitsvermerk für den neuen Weg, für eine höhere Wagenklasse oder für einen Zug mit höheren Fahrpreisen zu versehen. Die Eisenbahn ist indessen berechtigt, durch den Tarif oder durch die Fahrpläne einzelne Züge von der Benutzung auszuschließen.

2. Wenn Naturereignisse oder andere zwingende Umstände die Fahrt auf einer Strecke verhindern, so hat die Eisenbahn für die Weiterbeförderung der unterwegs aufgehaltenen Reisenden bis zur fahrbaren Bahnstrecke tunlichst auf andere Weise zu sorgen.

3. Zugverspätungen, die mehr als 15 Minuten betragen, sind durch Anschlag bekanntzumachen.

4. Betriebsstörungen, die mehr als 24 Stunden betragen, sind in der für die Veröffentlichung der Tarife § 3 vorgesehenen Art zu veröffentlichen.

Kapitel II.

Beförderung von Reisegepäck.

§ 17. § 17.

Begriff des Reisegepäcks. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

1. Als Reisegepäck werden Gegenstände, welche der Reisende zur Reise bedarf, und welche durch die Verpackung in Koffer, Reisekörbe, Reisetaschen, Schachteln, handliche Kisten und dergleichen als solches kenntlich sind, angesehen.

2. Überdies werden nachstehende Gegenstände, sofern sie zum Reisebedarf gehören, zur Beförderung als Reisegepäck angenommen:

a) Trag- und Rollstühle für Kranke,
b) Kinderwagen,
c) Musterkoffer mit Warenproben,
d) Tragbare Musikinstrumente in Kasten oder anderen Umhüllungen,
e) Theatergeräte und sonstige Ausrüstungsgegenstände, die Theater- und Konzertunternehmungen mit sich führen, soweit sie sich nach Gewicht und Größe zur Beförderung im Packwagen eignen,
f) Meßwerkzeuge bis zu 4 m Länge und Handwerkszeuge,

§ 17.

g) Fahrräder und Kraftzweiräder, deren Brennstoffbehälter mit Ablaßhähnen versehen und entleert sind,

h) Ski- und Schlittschuhsegel,

i) ein- oder zweisitzige Sportschlitten.

3. Überdies kann die Eisenbahn zur Beförderung als Reisegepäck nachstehende Gegenstände zulassen:

a) Nahrungsmittel in Mengen, die 50 kg für eine Fahrkarte nicht übersteigen,

b) Kleine Tiere und Hunde in Käfigen, Kisten usw., wenn die Verladung dieser Tiere die Desinfektion der Wagen nicht bedingt,

c) Frisch geschossenes Wild, das die Jäger mit sich führen, wenn die blutenden Teile so verhüllt sind, daß andere Gepäckstücke nicht beschmutzt werden.

Der Reisende ist verpflichtet auf Verlangen der Eisenbahn bei der Verladung, Umladung oder Ausladung der in Ziffer 2 und in dieser Ziffer angeführten Gegenstände behilflich zu sein.

4. Von der Beförderung als Gepäck sind ausgeschlossen:

1. diejenigen Gegenstände, die dem Postzwang unterworfen sind;
2. diejenigen Gegenstände, die sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit zur Beförderung im Gepäckwagen nicht eignen;
3. Leichen;
4 explosionsgefährliche, selbstentzündliche, leichtentzündliche, giftige, ätzende, ekelerregende oder übelriechende Gegenstände.

5. Stellt die Eisenbahn fest, daß von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossene Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, ist sie mangels anderer gesetzlicher Bestimmungen verpflichtet, den Reisenden zur Rücknahme des Gepäcks aufzufordern. Kann der Reisende nicht ausfindig gemacht werden oder verfügt er über das Gepäck nicht, so verfährt die Eisenbahn gemäß § 21 Ziffer 8 dieser Verkehrsordnung.

§ 18.

§ 18.

Haftung der Reisenden für das Reisegepäck. Frachtzuschläge.

1. der Inhaber des Gepäckscheines ist für die Beachtung der Vorschriften des § 17 verantwortlich und trägt alle Folgen einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

2. Vermutet die Eisenbahn eine solche Zuwiderhandlung, so hat sie das Recht nachzuprüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke den Vorschriften entspricht. Der Inhaber des Gepäckscheines wird aufgefordert, bei der Prüfung zugegen zu sein. Falls er sich nicht einstellt oder nicht zu erreichen ist, hat die Nachprüfung unter Zuziehung von zwei womöglich der Eisenbahn nicht angehörenden Zeugen zu erfolgen. Wird eine Zuwiderhandlung festgestellt, so hat der Inhaber des Gepäckscheines die Kosten der Nachprüfung zu bezahlen.

3. Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 17 Ziffer 4 hat der Inhaber nachstehenden Zuschlag zu entrichten:

a) 9 Gulden für jedes Kilogramm brutto des von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Gegenstandes, mindestens 18 Gulden für jede Gepäcksendung, bei den auf Grund des § 17 Ziffer 4 (3) und (4) von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenständen;

b) für alle anderen Gegenstände 3 Gulden für jedes Kilogramm brutto des von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Gegenstandes, mindestens 6 Gulden für jede Sendung.

Ueberdies hat der Inhaber des Gepäckscheines gegebenenfalls den Unterschied der Beförderungsgebühren und die Kosten der Nachprüfung zu bezahlen und unbeschadet der strafrechtlichen Verantwortlichkeit den etwaigen Schaden zu ersetzen.

§ 19.

§ 19.

Verpackung und Zustand des Gepäcks.

1. Gepäckstücke, deren Verpackung ungenügend oder deren Herrichtung zur Beförderung mangelhaft ist, können zurückgewiesen werden. Werden sie gleichwohl zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, in dem Gepäckschein einen Vermerk über den Zustand aufzunehmen. Die Annahme des Gepäckscheines mit dem Vermerke gilt als Anerkenntnis dieses Zustandes.

2. Jedes Gepäckstück muß den genauen und dauerhaft befestigten Namen und Adresse des Reisenden sowie den Namen der Bestimmungsstation tragen. Die Annahme derart nicht gekennzeichneter Stücke kann abgelehnt werden.

Wenn die Eisenbahn auf Verlangen des Reisenden diese Leistungen bewirkt, ist sie berechtigt, hierfür eine im Tarif festgesetzte Gebühr zu erheben.

3. Aeltere Bezeichnungen, Adressen und Aufschriften aus früherer Beförderung müssen durch den Reisenden von den Gepäckstücken entfernt sein.

§ 20. Auflieferung. Gepäckschein. § 20.

1. Reisegepäck wird nur gegen Vorweis eines mindestens bis zur Bestimmungsstation des Gepäcks gültigen Fahrausweises abgefertigt.

Die Tarife bestimmen, ob und inwieweit Reisegepäck ohne Fahrausweis zur Beförderung zugelassen ist.

2. Das Reisegepäck ist innerhalb der für die Lösung der Fahrkarten festgesetzten Zeit aufzuliefern; indes kann die Annahme von Gepäck abgelehnt werden, das nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges aufgeliefert wird.

3. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht des Gepäcks festzustellen. Wenn jedoch für gewisse Gegenstände der Tarif feste Gewichtssätze bestimmt, wird von der Verwiegung Abstand genommen und werden diese Sätze als Grundlage zur Berechnung der Fracht angenommen.

Verlangt jedoch der Reisende die Nachwiegung solcher Gegenstände und kann diesem Verlangen stattgegeben werden, so wird das ermittelte Gewicht der Berechnung der Fracht zu Grunde gelegt.

4. Bei der Auflieferuug des Gepäcks wird dem Reisenden ein Gepäckschein verabfolgt.

Die Gepäckscheine müssen folgende Angaben enthalten:

a) die Aufgabe- und Bestimmungsstation;
b) gegebenenfalls den Beförderungsweg;
c) den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Gepäck aufgegeben worden ist;
d) die Nummer der Fahrausweise (mit Ausnahme des in Ziffer 1 zweiter Absatz dieses Paragraphen vorgesehenen Falles);
e) die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke;
f) die Gepäckfracht und etwaige andere Gebühren;
g) gegebenenfalls den Betrag (in Buchstaben) des nach § 35 angegebenen Lieferungswertes.

5. Die Frachtgebühren als auch die Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes sind bei der Aufgabe zu entrichten.

6. Auf den Stationen, wo keine Gepäckabfertigungsstellen vorhanden sind, sowie in Ausnahmefällen kann die Eisenbahn das Reisegepäck mit dem Vorbehalt zur Beförderung annehmen, daß die Verwiegung und Bezahlung der Beförderungsgebühr auf einer Zwischenstation oder auf der Bestimmungsstation vor Ausgabe des Gepäcks erfolgen wird.

In solchen Fällen gilt das Reisegepäck mit dem Zeitpunkte der Annahme als zur Beförderung übernommen.

7. Der Reisende ist verpflichtet zu prüfen, ob der ihm ausgehändigte Gepäckschein seinen Angaben gemäß ausgefertigt wurde.

8. Auf den Gepäckscheinen dürfen Aufdrucke zu andern als dienstlichen Zwecken nicht angebracht werden.

§ 21. Auslieferung. § 21.

1. Das Gepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheines und nach Entrichtung der noch nicht bezahlten Gebühren und Kosten ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen.

2. Der Inhaber ist berechtigt, auf der Bestimmungsstation die Auslieferung des Gepäcks zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, die zur Bereitstellung und etwa zur zoll-, steueramtlichen, polizeilichen oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.

3. Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur verpflichtet, wenn die Empfangsberechtigung nachgewiesen wird; auch kann Sicherheitsleistung verlangt werden, wenn der Nachweis für unzulänglich erkannt wird.

4. Das Gepäck ist auf der Station auszuliefern, wohin es abgefertigt war. Auf rechtzeitig gestelltes Verlangen des Inhabers kann es jedoch, wenn Zeit und Umstände es gestatten und keine zoll-, steuer- oder polizeiliche oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen, gegen Rückgabe des Gepäckscheines auf der Aufgabestation zurückgegeben oder auf einer Zwischenstation ausgeliefert werden.

5. Der Inhaber des Gepäckscheines, dem das Gepäck nicht unter den in Ziffer 2 dieses Paragraphen bezeichneten Bedingungen ausgeliefert wird, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der Abforderung bescheinigt werden.

§ 21. 6. Der Inhaber des Gepäckscheines kann bei der Ablieferung verlangen, daß das Gepäck in seiner Gegenwart nachgewogen wird. Er hat hierfür die tarifmäßige Gebühr zu zahlen. Wird bei der Nachwiegung ein Mindergewicht festgestellt, das von der Eisenbahn zu vertreten ist, so werden dem Reisenden die erhobenen Gebühren zurückerstattet.

7. Werden Gepäckstücke nicht innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Zuges abgeholt, so ist das tarifmäßige Lagergeld zu entrichten.

8. Die Eisenbahn ist berechtigt, das binnen 30 Tagen nach Ankunft in der Bestimmungsstation nicht abgeholte Gepäck ohne Förmlichkeit zu verkaufen. Ferner ist die Eisenbahn berechtigt, leichtverderbliche Gegenstände oder Gegenstände, deren Wert durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert würde, sofern Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Polizei- und anderen Verwaltungsbehörden nicht entgegenstehen, vor Ablauf dieses Termines zu verkaufen.

Im Falle des Verkaufes wird der Erlös nach Abzug der Gebühren und Kosten der Veräußerung dem Inhaber des Gepäckscheines zur Verfügung gestellt.

Kapitel III.

Gemeinsame Bestimmungen für Personen- und Gepäckbeförderung.

§ 22.

§ 22.

Züge. Fahrpläne. Anhalten der Züge.

1. Zur Beförderung dienen die im Fahrplan enthaltenen regelmäßigen und die nach Bedarf verkehrenden Züge.

2. Die Eisenbahnen haben die Fahrpläne der Züge vor ihrer Einführung auf den Stationen auszuhängen. Aus ihnen müssen Abfahrtszeiten sowie die wichtigeren Zuganschlüsse zu ersehen sein.

Außer Kraft getretene Fahrpläne sind sofort zu entfernen.

3. Bei Ankunft auf einer Station hat das Zugbegleitpersonal den Namen der Station auszurufen und die Dauer des Aufenthaltes, sofern dieser mehr als 5 Minuten beträgt. Auf Zugwechselstationen wird überdies auf die Notwendigkeit des Umsteigens in Züge anderer Richtungen aufmerksam gemacht.

4. Jeder Reisende hat selbst dafür zu sorgen, daß er in den richtigen Zug einsteigt, sowie daß er am Ziele seiner Reise den Wagen verläßt bezw. in der Umsteigestation umsteigt. Die Reisenden dürfen erst nach Anhalten des Zuges aussteigen. Wird ausnahmsweise außerhalb einer Station längere Zeit angehalten, so dürfen die Reisenden nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers aussteigen. Sie müssen sich sofort von dem Bahngleis entfernen und auf das erste Zeichen des Zugführers ihre Plätze wieder einnehmen.

5. Das Anhalten der Züge während der Fahrt ohne begründete Ursache mittelst Notbremse oder auf eine andere Weise ist untersagt. Der Zuwiderhandelnde hat die im Tarif bestimmte Gebühr zu zahlen; überdies haftet er der Eisenbahn oder anderen Personen für den hierdurch verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen.

§ 23.

§ 23.

Grundsätze für die Berechnung der Beförderungspreise.

1. Die Beförderungspreise sind nach Maßgabe der zu Recht bestehenden Tarife zu berechnen.

2. Auf jeder Station ist an einem zugänglichen Orte ein Ausweis der Fahrpreise dieser Station nach den meist besuchten Stationen und ein Ausweis der tarifmäßigen Gepäckfrachtsätze auszuhängen.

3. Außer den im Tarife vorgesehenen Fracht- und Nebengebühren darf die Eisenbahn nur bare Auslagen wie von ihr bezahlte Aus- oder Eingangsabgaben, durch Tarif nicht vorgesehene Kosten der Überführung von einem Bahnhofe nach dem anderen, Ausgaben für notwendige Ausbesserungen der äußeren und inneren Verpackung zur Erhaltung der Sendung und andere ähnliche Ausgaben erheben. Die Belege für diese Ausgaben müssen den betreffenden Frachtdokumenten beigegeben werden.

4. Die Eisenbahn darf für bare Auslagen die tarifmäßige Gebühr (Provision) erheben; ausgenommen sind die von der Eisenbahn verauslagten Rollgelder, die Fracht, die Nebengebühren und die Beträge für Porto und Stempel.

5. Die baren Auslagen und die in Ziffer 4 dieses Paragraphen erwähnten Gebühren belasten die Sendung.

§ 24. § 24.

Verbot von Sonderübereinkommen.

1. Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden.

2. Jedes Sonderübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Reisenden eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

3. Dagegen sind Preisermäßigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, ebenso Ermäßigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltung oder für Wohlfahrts-, Erziehungs- und Unterrichtungszwecke gewährt werden.

§ 25. § 25.

Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden.

1. Die Reisenden haben die zoll-, steuer- und finanzamtlichen, polizeilichen und verwaltungsbehördlichen Vorschriften hinsichtlich ihrer Person und hinsichtlich der Untersuchung ihres Gepäcks und Handgepäcks zu befolgen. Der Reisende hat der Untersuchung beizuwohnen, es sei denn, daß die Vorschriften Ausnahmen zulassen. Die Eisenbahn ist gegenüber dem Reisenden von jeder Haftung für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschriften befreit.

2. Wenn die Eisenbahn auf Verlangen des Reisenden oder im Sinne der bestehenden Vorschriften von Amtswegen die zoll-, steuer-, finanz- polizei- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften erfüllt, ist sie berechtigt, hierfür die im Tarif vorgesehenen Gebühren zu erheben.

§ 26. § 26.

Rückerstattungen.

1. Ein Reisender, der wegen Platzmangel in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse einen ihm in einer niedrigeren Klasse zugewiesenen Platz benutzt, hat Anspruch auf Erstattung des Preisunterschiedes zwischen dem gezahlten Fahrpreis und demjenigen für die benutzte niedrigere Klasse.

Ist ein Fahrausweis infolge von Tod, Krankheit oder Unfall des Reisenden oder wegen zwingender Gründe ähnlicher Art überhaupt nicht oder nur teilweise benutzt worden, so wird vorbehaltlich der in den Ziffern 3 und 4 dieses Paragraphen bezeichneten Abzüge der Fahrpreis bezw. der Unterschied zwischen dem bezahlten Gesamtpreis und dem nach dem Normaltarif für die zurückgelegte Strecke berechneten Fahrpreis erstattet.

2. Die Nichtausnutzung der Fahrkarte in den in Ziffer 1 dieses Paragraphen vorgesehenen Fällen muß bahnamtlich bescheinigt werden.

3. Von der Rückerstattung ausgeschlossen sind die Steuern, Zuschläge für Platzkarten, Herstellungskosten für Fahrausweise in Heftform und die für den Verkauf der Fahrausweise bezahlten Provisionen.

4. Von dem zu erstattenden Betrag wird außer den etwaigen Portoauslagen für seine Zusendung eine Gebühr von 10 %, jedoch nicht weniger als 0,30 Gulden und nicht mehr als 1,50 Gulden für die Fahrkarte abgezogen.

5. Verzichtet ein Reisender, der infolge von Anschlußversäumnis wegen Zugverspätung den Anschlußzug versäumt hat oder durch den Ausfall eines Zuges oder durch eine Verkehrsunterbrechung an der fahrplanmäßigen Fortsetzung seiner Reise verhindert worden ist oder wegen Platzmangels in der entsprechenden Wagenklasse auf die Weiterreise, so ist er berechtigt, von der Eisenbahn die Rückerstattungen laut Ziffer 1 dieses Paragraphen zu verlangen; die Abzüge nach Ziffer 4 dieses Paragraphen dürfen jedoch nicht gemacht werden.

6. Für verlorene Fahrausweise wird keine Rückerstattung gewährt.

7. Wird das aufgegebene Gepäck zurückgenommen, ehe es die Aufgabestation verlassen hat, so kann die bezahlte Gepäckfracht zurückverlangt werden.

Wird das Gepäck auf einer Unterwegsstation zurückgenommen, so kann die Frachterstattung nur in den Fällen und im Umfang der Bestimmungen der Ziffern 1 und 5 dieses Paragraphen verlangt werden.

In beiden Fällen wird eine Gebühr von 0,20 Gulden für den Gepäckschein und eine etwaige Steuer und Stempel abgezogen.

8. Alle Ansprüche auf Rückerstattung nach den Bestimmungen der Ziffern 1, 5 und 7 dieses Paragraphen sind erloschen, wenn sie nicht binnen 6 Monaten nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Fahrausweises bei der Eisenbahn geltend gemacht worden sind.

§ 26. 9. Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind bei der Festsetzung der Beförderungspreise und Gebühren Fehler vorgekommen, so muß der Mehr- oder Minderbetrag erstattet werden.

10. Von der Eisenbahn festgestellte Ueberzahlungen müssen, wenn sie für einen Fahrausweis oder Gepäckschein den Betrag von 0,60 Gulden übersteigen, soweit möglich von Amtswegen den Beteiligten mitgeteilt werden.

§ 27.

§ 27.

Streitigkeiten. Beschwerden.

1. Streitigkeiten unter den Reisenden und Streitigkeiten zwischen den Reisenden und den Bediensteten entscheidet vorläufig auf den Stationen der zuständige Aufsichtsbeamte, während der Fahrt der Zugführer.

2. Die Beschwerden über die Eisenbahnbediensteten können mündlich oder schriftlich eingebracht werden.

Die Eisenbahn hat die Beschwerde zu prüfen und in tunlichst kurzer Zeit einen Bescheid zu erteilen.

Titel III.

Haftung der Eisenbahn. Klagen. Reklamationen. Währung.

Kapitel I.

Haftung.

§ 28.

§ 28.

Haftung für die Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren.

1. Verspätung oder Ausfall eines Zuges als auch Ausschluß eines direkten Wagens aus dem Zuge geben keinen Anspruch auf Entschädigung.

2. Für Handgepäck und Tiere, deren Ueberwachung dem Reisenden nach § 15 obliegt, haftet die Eisenbahn nur insoweit, als der Schaden durch ihr Verschulden entstanden ist.

§ 29.

§ 29.

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für das Reisegepäck.

Die Eisenbahn, die Reisegepäck zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Auslieferung.

Jede nachfolgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen.

§ 30.

§ 30.

Umfang der Haftung.

1. Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Gepäcks in der Zeit von der Annahme bis zur Auslieferung oder durch verspätete Auslieferung entsteht.

2. Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gepäcks von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, daß der Schaden durch ein Verschulden des Reisenden, durch die natürliche Beschaffenheit des Gepäcks oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Sie ist von der Haftung für Schäden befreit, die aus der besonderen Beschaffenheit des Gepäcks oder daraus entstehen, daß das Gepäck mangelhaft verpackt war oder von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände trotzdem als Gepäck aufgegeben wurden.

Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer Gefahr entstehen, die mit der besonderen Beschaffenheit des Gepäcks, mit Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, daß von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände als Gepäck aufgegeben wurden, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist.

3. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden aus der verspäteten Auslieferung befreit, wenn sie beweist, daß die Verspätung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

§ 31. § 31.

Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks.

Im Falle gänzlichen oder teilweisen Verlustes des Gepäcks kann beansprucht werden:

a) wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist, der Ersatz dieses Schadens bis zur Höhe von 20 Gulden für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts:

b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist,
ein Pauschalsatz von 10 Gulden für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts.

Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Gepäckfracht, Zöllen und sonstigen Kosten für das verlorene Gepäck bezahlt worden ist, jedoch ohne weiteren Schadenersatz, vorbehaltlich der in den §§ 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen.

§ 32. § 32.

Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden verlorenen Gepäcks.

1. Ein fehlendes Gepäckstück gilt nach Ablauf des vierzehnten Tages nach der Abforderung als verloren.

2. Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück innerhalb eines Jahres nach der Abforderung wieder aufgefunden, so hat die Eisenbahn den Reisenden, wenn sein Aufenthaltsort bekannt ist, oder sich ermitteln läßt, hiervon zu benachrichtigen.

3. Innerhalb von 30 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Reisende verlangen, daß ihm das Gepäckstück nach seiner Wahl auf der Bestimmungsstation oder der Aufgabestation kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung und vorbehaltlich aller Ansprüche auf Entschädigung wegen Verspätung gemäß § 34 und gegebenenfalls § 35, ausgeliefert werde. Wird das Gepäck in der Aufgabestation ausgeliefert, hat der Reisende Anspruch auf Rückerstattung der bezahlten Fracht.

4. Wird das wiederaufgefundene Gepäckstück nicht innerhalb der in Ziffer 3 dieses Paragraphen vorgesehenen Frist von 30 Tagen zurückverlangt oder wird es erst nach Ablauf eines Jahres nach der Abforderung wiedergefunden, so kann die Eisenbahn das Gepäckstück ohne Förmlichkeit verkaufen. Der erzielte Verkaufserlös wird nach Abzug der ausgezahlten Entschädigung sowie anderer Gebühren und Verkaufskosten dem Bezugsberechtigten ausbezahlt.

§ 33. § 33.

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Reisegepäcks.

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag des Minderwertes des Gepäcks zu zahlen und zwar ohne weiteren Schadenersatz vorbehaltlich der in den §§ 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist,
den Betrag, der im Falle des Verlustes der ganzen Sendung zu zahlen wäre;

b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist,
den Betrag, der im Falle des Verlustes dieses Teils der Sendung zu zahlen wäre.

§ 34. § 34.

Höhe der Entschädigung für Reisegepäck bei verspäteter Auslieferung.

1. Bei verspäteter Auslieferung hat die Eisenbahn, falls der Reisende nicht nachweist, daß ein Schaden aus dieser Verspätung entstanden ist, eine Entschädigung von 0,10 Gulden für das Kilogramm des Rohgewichts des Gepäcks, soweit es verspätet ausgeliefert worden ist, für je angefangene 24 Stunden von der Abforderung an gerechnet, höchstens aber für 14 Tage zu zahlen.

2. Wird der Nachweis erbracht, daß ein Schaden aus der Verspätung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung zu zahlen, die das Vierfache der in Ziffer 1 dieses Paragraphen bestimmten Pauschalentschädigung nicht übersteigen darf.

3. Die Entschädigung für verspätete Auslieferung kann nicht neben der bei gänzlichem Verlust zu leistenden Entschädigung verlangt werden.

Bei teilweisem Verlust und verspäteter Ablieferung ist die Entschädigung für den nicht verloren gegangenen Teil zu entrichten.

Bei Beschädigung und verspäteter Ablieferung kann die Entschädigung für Beschädigung und verspätete Ablieferung beansprucht werden.

§ 35.

§ 35.

Angabe des Lieferungswertes.

1. Für jede Gepäcksendung kann der Lieferungswert angegeben werden. Der Betrag ist auf dem Gepäckschein zu vermerken.

2. Es wird eine besondere Gebühr von einem Viertel von Tausend (d. i. 0,25 Gulden bei 1000 Gulden) der angegebenen Summe für je angefangene 10 km erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen, auch einen Mindesterhebungsbetrag festsetzen.

3. Ist der Lieferungswert angegeben, so kann bei verspäteter Auslieferung beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, daß ein Schaden aus dieser Verspätung entstanden ist, bis zur Höhe des angegebenen Betrages 0,20 Gulden für das Kilogramm des Rohgewichtes des verspätet ausgelieferten Gepäcks, für je angefangene 24 Stunden von der Abforderung an gerechnet, höchstens aber für 14 Tage;

b) wenn der Nachweis erbracht wird, daß ein Schaden aus der Verspätung entstanden ist, eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Betrages.

Ist der Betrag des angegebenen Lieferungswertes geringer als die im § 34 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese an Stelle der unter a) und b) erwähnten Beträge verlangt werden.

4. Wird der Nachweis erbracht, daß ein Schaden aus einem gänzlichen oder teilweisen Verlust oder aus einer Beschädigung des Gepäcks entstanden ist, das den Gegenstand einer Angabe des Lieferungswertes bildet, so kann außer der in den §§ 31 und 33 vorgesehenen Entschädigung Schadenersatz bis zur Höhe der angegebenen Summe beansprucht werden.

§ 36.

§ 36.

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

In allen Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den §§ 31, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

§ 37.

§ 37.

Verzinsung der Entschädigungsbeträge.

Der Reisende kann sechs vom Hundert Zinsen der ihm auf einen Gepäckschein gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von 6 Gulden übersteigt.

Diese Zinsen laufen vom Tage der im § 40 vorgesehenen Reklamation.

§ 38.

§ 38.

Rückerstattung der Entschädigung.

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Außerdem hat die Eisenbahn im Falle eines Betruges unbeschadet der strafrechtlichen Folgen Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem zu Unrecht gezahlten Betrage gleichkommt.

§ 39.

§ 39.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Reisenden Verrichtungen ausüben, die der Bahn nicht obliegen, gelten sie als Beauftragte des Reisenden, für den sie tätig sind.

Kapitel II.

Reklamationen, Klagen aus dem Beförderungsvertrag. Verjährung.

§ 40.

§ 40.

Reklamationen.

1. Außergerichtliche Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag müssen schriftlich bei der in § 42 näher bezeichneten Eisenbahn angebracht werden.

2. Zur Geltendmachung sind die gemäß § 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

3. Der Berechtigte muß den Fahrausweis, den Gepäckschein und sonstige Belege, die er seiner Reklamation beifügen will, in Urschrift oder Abschrift vorlegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form. § 40.

§ 41. § 41.

Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen.

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn ist nur befugt, wer den Fahrausweis oder Gepäckschein vorweist oder, wenn er den Fahrausweis oder den Gepäckschein nicht beibringen kann, seine Berechtigung nachweist.

§ 42. § 42.

Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind.
Zuständigkeit.

1. Ansprüche auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Beförderungsvertrages geleistet sind, können nur gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat.

2. Sonstige Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag können nur gegen die Abgangsbahn, die Bestimmungsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

3. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den Ziffern 1 und 2 dieses Paragraphen bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

§ 43. § 43.

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks.

1. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gepäcks von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Reisenden behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und das Gewicht des Gepäcks, und, soweit dieses möglich ist, den Betrag, die Ursache und den Zeitpunkt des Schadens sofort, womöglich in Gegenwart des Reisenden, durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen.

Dem Reisenden ist auf sein Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme auszuhändigen.

2. Wenn der Reisende die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht des Gutes, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt wird.

3. Bei Verlust eines Gepäckstückes ist der Reisende, um die Nachforschungen der Eisenbahn zu erleichtern, verpflichtet, eine möglichst genaue Beschreibung des verloren gegangenen Gepäckstückes zu geben.

§ 44. § 44.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag.

1. Mit der Abnahme des Gepäcks sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag erloschen.

Jedoch erlöschen nicht:

(1) Entschädigungsansprüche, bei denen der Reisende nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

(2) Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Auslieferung, wenn sie bei einer der im § 42 Ziffer 2 bezeichneten Eisenbahnen innerhalb einer Frist von nicht mehr als vierzehn Tagen, den Tag der Abnahme nicht mitgerechnet, angemeldet werden;

(3) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung:

a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Abnahme des Gepäcks durch den Reisenden gemäß § 43 festgestellt ist;

b) wenn die Feststellung, die gemäß § 43 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

§ 44. (4) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Abnahme festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) daß sich die Eisenbahn dem Reisenden gegenüber nicht zur Feststellung des Zustandes des Gepäcks auf der Bestimmungsstation bereit erklärt hat;

b) daß unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Abnahme des Gepäcks der Antrag auf Feststellung gemäß § 43 angebracht wird;

c) daß der Reisende beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist;

(5) Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen.

2. Der Reisende kann die Abnahme des Gepäcks solange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung der behaupteten Schäden stattgegeben ist.

3. Vorbehalte bei der Abnahme des Gepäcks sind wirkungslos, sofern sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

4. Wenn von mehreren im Gepäckschein verzeichneten Stücken bei der Auslieferung einzelne fehlen, so kann der Reisende, ehe er die anderen annimmt, von der Eisenbahn eine Bescheinigung hierüber verlangen.

4. Die Haftung für gänzlichen Verlust erlischt, wenn das Gepäck nicht binnen 6 Monaten nach der Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

§ 45.

§ 45.

Verjährung der Klagen aus dem Beförderungsvertrag.

1. Klagen aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahr. Die Verjährung beträgt indes drei Jahre, wenn es sich um Klagen wegen eines durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachten Schadens oder wegen des in § 38 erwähnten Falles des Betruges handelt.

2. Die Verjährung beginnt:

a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung
mit dem Tage der Auslieferung;

b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes
mit dem Tage, an dem die Auslieferung hätte erfolgen sollen;

c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beförderungs- oder Nebengebühren oder von Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern
mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen, im Falle der Veräußerung mit dem Tage der Veräußerung;

d) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags
mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;

e) bei sonstigen, die Personenbeförderung betreffenden Ansprüchen
mit dem Tage des Ablaufs der Gültigkeitsdauer des Fahrausweises.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in der Frist nicht inbegriffen.

3. Wenn der Reisende eine schriftliche Reklamation gemäß § 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheides und der Rückgabe der Belege liegt dem ob, der sich auf diese Tatsache beruft. Weitere Reklamationen aus demselben Titel hemmen die Verjährung nicht.

4. Wegen der Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

§ 46.

§ 46.

Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche.

Ansprüche, die gemäß § 26 Ziffer 8 und den §§ 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden.

Kapitel III.

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander. Währung.

§ 47. § 47.

Abrechnung zwischen den Eisenbahnen.

Jede Eisenbahn hat den übrigen beteiligten Eisenbahnen die ihnen zukommenden Anteile an den Beförderungsgebühren zu bezahlen, die sie erhoben hat oder hätte erheben müssen.

§ 48. § 48.

Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung und für die verspätete Ablieferung.

1. Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieser Verkehrsordnung eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung oder verspätete Ablieferung des Gepäcks geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

a) die Eisenbahn, die den Schaden allein verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;

b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich ihre Anteile an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);

c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt nach dem Verhältnis der Tarifkilometer.

2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

§ 49. § 49.

Währung.

1. Sämtliche Zahlungen sind in der im Umlaufe befindlichen Landeswährung zu leisten.

2. In Stationen, wo das Bedürfnis hierfür besteht oder in manchen Verkehrsbeziehungen kann die Eisenbahn nach ihrem Ermessen auch die Annahme fremder Währung an Zahlungsstatt anordnen.

3. Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Frachten, Nachnahmen-, Neben- oder anderen Gebühren, die in inländischer Währung bezahlt werden, umrechnet (Umrechnungskurse), durch Schalteraushang oder auf sonst geeignete Weise bekanntzugeben.

4. Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

Titel IV.

Aufbewahrung des Gepäcks.

§ 50. § 50.

Aufbewahrungsstellen.

1. Auf den Stationen, wo Reisegepäck abgefertigt wird, sind tunlichst Vorkehrungen zu treffen, die es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck gegen eine durch Aushang bekannt zu machende Gebühr zu vorübergehender Aufbewahrung niederzulegen.

2. Für Verlust oder Beschädigung des aufbewahrten Gepäcks haftet die Eisenbahn als Verwahrer, höchstens bis zum Betrage von 60 Gulden für ein Stück. Die Eisenbahn kann diesen Höchstbetrag erhöhen und dafür eine besondere Gebühr verlangen. Der erhöhte Höchstbetrag sowie die hierfür zu erhebende besondere Gebühr sind durch Aushang auf den Stationen bekanntzumachen.

Titel V.

Expreßsendungen.

§ 51.

§ 51.

Begriff der Expreßsendungen. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

1. Gegenstände, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen, werden auf Grund nachstehender Vorschriften sowie der Tarifbestimmungen zur Beförderung als Expreßgut mit personenführenden Zügen angenommen.

2. Von der Beförderung als Expreßgut sind ausgeschlossen:

(1) diejenigen Gegenstände, die dem Postzwang unterworfen sind;

(2) diejenigen Gegenstände, die sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit zur Beförderung im Gepäckwagen nicht eignen;

(3) Leichen;

(4) explosionsgefährliche, selbstentzündliche, leichtentzündliche, giftige, ätzende, ekelerregende, übelriechende oder ansteckende Gegenstände.

3. Stellt die Eisenbahn fest, daß Gegenstände, die von der Beförderung als Expreßgut ausgeschlossen sind, zur Beförderung angenommen wurden, so ist sie mangels anderer gesetzlicher Bestimmungen verpflichtet, den Absender zur Rücknahme der Sendung aufzufordern. Verfügt der Absender über die Sendung innerhalb acht Tagen vom Tage der Absendung des Benachrichtigungsschreibens über die Sendung nicht, verfährt die Eisenbahn gemäß § 60 Ziffer 3 und 4.

§ 52.

§ 52.

Aufgabe von Expreßgut. Expreßfrachtbrief.

1. Expreßgut ist bei den Gepäckabfertigungsstellen in der für diese Sendungen bestimmten und durch Aushang in den Stationen bekanntzumachenden Zeit aufzugeben.

2. Zu jeder Sendung hat der Absender einen Expreßfrachtbrief beizubringen. Formulare des Expreßfrachtbriefes sind nur bei der Abfertigungsstelle gegen eine im Tarif bezeichnete Gebühr zu erhalten.

3. Die stark umrahmten Teile des Expreßfrachtbriefes füllt die Eisenbahn, die übrigen der Absender aus.

4. Der Expreßfrachtbrief hat folgende Angaben zu enthalten:

a) Bezeichnung der Bestimmungsstation;

b) Name und genaue Adresse des Empfängers;

c) Stückzahl, Art der Verpackung und Inhalt der Sendung;

d) Verzeichnis der beigeschlossenen durch die Zoll-, Steuer-, Polizei-, Finanz- und sonstige Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere;

e) die Angabe des Beförderungsweges.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, der ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

f) Unterschrift und Adresse des Absenders. Die Unterschrift kann durch Druck oder Stempel bewirkt werden.

5. Expreßfrachtbriefe mit abgeänderten oder radierten Eintragungen werden nicht zugelassen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, wenn es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben einschreibt.

6. Die Aufnahme anderer in dieser Verkehrsordnung oder in den Tarifen nicht vorgesehenen Erklärungen im Expreßfrachtbriefe sowie die Beigabe anderer als in Ziffer 4 dieses Paragraphen unter d) aufgezählten Begleitpapiere ist unzulässig.

7. Die Person, welche die Sendung der Eisenbahn übergibt, gilt als vom Absender ermächtigt im Expreßfrachtbriefe Aenderungen und Ergänzungen, Erklärungen im Namen des Absenders abzugeben sowie alle den Vertragsabschluß betreffenden Handlungen vorzunehmen.

8. Jedes Stück der Sendung muß in lateinischen Buchstaben die genaue und lesbare dauerhaft befestigte Adresse des Empfängers, den Namen der Versand- und Bestimmungsstation tragen. Jedes nicht derartig gekennzeichnete Stück kann zurückgewiesen werden. Ältere Bezeichnungen müssen von den Stücken entfernt werden. § 52.

9. Die Eisenbahn hat bei der Annahme des Expreßgutes das Gewicht festzustellen und auf der Expreßgutkarte vorzumerken. Dem Absender oder dessen Beauftragten steht es frei, der Feststellung beizuwohnen.

§ 53. § 53.

Zustand der Sendung. Verpackung.

1. Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, daß der Zustand des Gutes im Expreßfrachtbrief besonders vermerkt wird. Der Absender haftet für den Schaden, welcher infolge schlechten Zustandes des Gutes entstanden ist.

2. Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern sicher zu verpacken.

3. Ist der Absender der Vorschrift der Ziffer 2 dieses Paragraphen nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, entweder die Annahme des Gutes zu verweigern oder zu verlangen, daß der Absender auf dem Expreßfrachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung unter genauer Beschreibung desselben anerkennt.

4. Der Absender haftet für die Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung, die in dieser Weise auf dem Frachtbrief anerkannt sind, sowie für äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung. Alle sich daraus ergebenden Schäden fallen dem Absender zur Last, der gegebenenfalls der Eisenbahn den von ihr erlittenen Schaden zu ersetzen hat.

Der Absender haftet auch für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, die im Frachtbrief anerkannt sind, wenn das Vorhandensein dieser Mängel von der Eisenbahn nachgewiesen wird.

§ 54. § 54.

Haftung für die Angaben im Expreßfrachtbrief. Zuschläge.

1. Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle des Expreßfrachtbriefes eingetragen sind.

2. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Übereinstimmung der Sendung mit dem Expreßfrachtbriefe nach Stückzahl, Gewicht und Inhalt jederzeit zu prüfen. Gebühren dürfen hierfür nicht erhoben werden. Wenn jedoch die Expreßfrachtbriefangaben sich als unrichtig erweisen, werden die tarifmäßigen Gebühren sowie die erwachsenen Kosten erhoben. Die nicht sofort bezahlten Gebühren und Kosten belasten die Sendung.

Findet die Feststellung auf der Versandstation statt, so ist der Absender, findet sie auf der Bestimmungsstation statt, der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, wenn sie nicht im Interesse der öffentlichen Sicherheit vorgenommen wird. Erscheint der Beteiligte nicht, oder findet die Feststellung auf einer Unterwegsstation statt, so sind zwei Zeugen hinzuzuziehen, die nicht der Eisenbahn angehören.

3. Bei unrichtiger Angabe des Inhaltes der Sendung hat der Absender unabhängig von der Nachzahlung des Frachtunterschiedes, der eventuellen Haftung für den Schaden sowie der strafrechtlichen Folgen einen Zuschlag zu zahlen.

Der Zuschlag beträgt:

a) bei explosionsgefährlichen und selbstentzündlichen Gegenständen 9 Gulden für jedes Kilogramm Rohgewicht des Stückes, in dem solche Gegenstände vorgefunden werden, mindestens 18 Gulden;

b) bei anderen im § 51 Ziffer 2 aufgezählten Gegenständen 3 Gulden für jedes Kilogramm Rohgewicht des Stückes, in dem solche Gegenstände vorgefunden werden;

c) bei allen anderen Gegenständen den doppelten Frachtunterschied, insofern die unrichtige Angabe eine Frachtverkürzung herbeiführen konnte. Der Zuschlag beträgt mindestens 1 Gulden, auch dann, wenn kein Frachtunterschied vorliegt.

§ 55.

§ 55.

Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstige Verwaltungsbehörden.

1. Der Absender ist verpflichtet, dem Expreßfrachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften erforderlich sind.

Der Absender haftet der Eisenbahn, sofern dieser kein Verschulden zur Last fällt, für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

2. Die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften werden, solange das Gut sich unterwegs befindet, von der Eisenbahn gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

§ 56.

§ 56.

Zahlung der Frachtgebühren. Pfandrecht.

1. Die Fracht sowie die Nebengebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Die unterwegs erwachsenden Gebühren und Kosten belasten die Sendung und werden vom Empfänger erhoben.

2. Im Falle unrichtiger oder fehlerhafter Berechnung der Fracht, Nebengebühren, Kosten oder Zuschläge muß der Mehrbetrag zurückerstattet, der Minderbetrag eingezahlt werden. Zur Bezahlung des Frachtunterschiedes bezw. der Empfangnahme der Mehrgebühr ist der Absender oder der Empfänger verpflichtet, je nachdem der eine oder der andere die Zahlung geleistet hat.

3. Zur Sicherstellung der Gebühren sowie anderer Forderungen aus dem Frachtvertrage steht der Eisenbahn das Pfandrecht am Gute zu, solange dasselbe sich in der Verwahrung der Eisenbahn befindet.

§ 57.

§ 57.

Beförderung.

1. Expreßsendungen werden mit personenführenden Zügen befördert. Die Züge, bei denen die Beförderung von Expreßgut beschränkt oder ausgeschlossen ist, sind durch Aushang in den Stationen bekannt zu machen.

2. Wird der Zug, mit dem das Expreßgut von der Versandstation abgehen soll, bei der Aufgabe vom Absender nicht bezeichnet, so wird es mit dem nächsten geeigneten Zuge befördert.

Die Abbeförderung mit einem bestimmten Zuge kann nur beansprucht werden, wenn die Sendung spätestens eine Stunde vor Abgang des Zuges aufgeliefert wird.

3. Nachträgliche Verfügungen sind unzulässig. Ausgenommen sind Verfügungen, welche für den Fall eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses getroffen werden.

§ 58.

§ 58.

Beförderungshindernisse.

1. Wird der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung einer Sendung verhindert, so hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um Anweisung zu ersuchen, oder ob es zweckmäßiger ist, das Gut von Amtswegen unter Abänderung des Beförderungsweges zu befördern. Die Eisenbahn hat in diesem Falle Anspruch auf Zahlung der Fracht über diesen anderen Weg.

2. Wenn kein anderer Beförderungsweg vorhanden ist, wendet sich die Eisenbahn an den Absender um Anweisung.

3. Der Absender, der von einem Beförderungshindernis benachrichtigt wird, kann vom Vertrag zurücktreten, muß aber dann der Eisenbahn je nach Lage des Falles entweder die Fracht für die bereits zurückgelegte Strecke oder die Kosten der Vorbereitung der Beförderung, außerdem alle sonstigen Kosten bezahlen, die in den Tarifen vorgesehen sind, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

4. Wenn das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Absenders wegfällt, so ist das Gut der Bestimmungsstation zuzuleiten, ohne daß Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist hiervon möglichst rasch zu benachrichtigen.

§ 59. § 59.

Auslieferung.

1. Der Empfänger ist berechtigt, auf der Bestimmungsstation die Auslieferung des Expreßgutes gegen Bezahlung der auf dem Gute haftenden Gebühren und Kosten während der Dienststunden zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die zur ordnungsmäßigen Bereitstellung und Zollabfertigung erforderliche Zeit verstrichen ist. Die Eisenbahn kann den Nachweis der Berechtigung zur Empfangnahme des Gutes verlangen. Der Empfänger hat den Empfang des Gutes im Expreßfrachtbriefe zu bestätigen.

2. Meldet sich der Empfänger nach Ankunft des Zuges nicht, benachrichtigt ihn die Eisenbahn von der Ankunft der Sendung. Die Benachrichtigung entfällt, sofern die Eisenbahn in der Bestimmungsstation Einrichtungen für die Zuführung dieser Sendungen in die Behausungen des Empfängers besitzt.

3. Die Benachrichtung über die Ankunft des Gutes geschieht nach Wahl der Eisenbahn durch die Post, durch Fernsprecher, durch Telegramm oder schriftlich durch besonderen Boten.

4. Der Bote hat die Benachrichtigung dem Empfänger oder einer ermächtigten Person, in ihrer Abwesenheit einem erwachsenen Familienmitgliede, Gesellschafter oder einem beim Empfänger beschäftigten Angestellten einzuhändigen. Die Zustellung ist durch Unterschrift zu bestätigen unter Angabe des Tages und der Stunde der Zustellung.

5. Erfolgt die Abnahme nicht binnen 24 Stunden nach der Ankunft der Sendung, kann die Eisenbahn für die Verwahrung eine tarifmaßige Gebühr erheben.

§ 60. § 60.

Ablieferungshindernisse.

1. Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes oder wird die Sendung binnen drei Tagen nach der Ankunft nicht abgenommen oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat die Bestimmungsstation den Absender auf seine Kosten durch Vermittelung der Aufgabestation vom Ablieferungshindernis zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen.

2. Der Absender kann im Expreßfrachtbriefe auch vorschreiben, daß ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne vorherige Benachrichtigung zurückgeschickt werde.

In keinem andern Falle darf das Gut dem Absender ohne sein ausdrückliches schriftliches Einverständnis zurückgesandt werden.

3. Ist die Benachrichtigung des Absenders nicht tunlich oder ist der Absender mit der Erteilung der Anweisung säumig oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so hat die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen. Sie hat in diesem Falle die Pflichten eines ordentlichen Kaufmannes. Die Eisenbahn ist jedoch auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf lastenden Kosten und Auslagen in einem Lagerhause für Rechnung und Gefahr des Verfügungsberechtigten zu hinterlegen.

4. Die Eisenbahn ist, sofern Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Polizei- und anderer Verwaltungsbehörden nicht entgegenstehen, ferner berechtigt:

a) Güter, die schnellem Verderben unterliegen oder nach den örtlichen Verhältnissen weder auf der Eisenbahn noch in einem privaten Lagerhause eingelagert werden können, nach Ablauf von 24 Stunden von der Ankunft der Sendung,

b) alle anderen Güter 4 Wochen nach Ablauf der lagerfristfreien Zeit ohne Förmlichkeit bestmöglich zu verkaufen. Wenn aber ihr Wert durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert würde oder wenn die Lagerkosten in keinem Verhältnis zum Werte des Gutes stehen würden, kann die Sendung schon früher bestmöglich verkauft werden.

5. Von dem angeordneten Verkauf ist der Absender womöglich zu verständigen.

6. Im Falle des Verkaufs ist der Erlös nach Abzug der Gebühren und Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. Die bei der Veräußerung ungedeckten Gebühren und Kosten hat der Absender zu entrichten.

§ 61. § 61.

Haftung der Eisenbahn für teilweisen oder gänzlichen Verlust und Beschädigung von Expreßsendungen.

1. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung von Expreßgut in der Zeit von der Annahme bis zur Auslieferung entsteht.

§ 61. 2. Sie ist bei gänzlichem oder teilweisen Verlust oder bei Beschädigung des Expreßgutes von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, daß der Schaden durch ein Verschulden des Absenders, durch die natürliche Beschaffenheit der Sendung (inneren Verderb, Rinnverlust und dergl.) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

3. Sie ist von der Haftung für Schäden befreit, die aus der besonderen Beschaffenheit des Expreßgutes oder daraus entstehen, daß das Gut mangelhaft verpackt war oder die von der Beförderung als Expreßgut ausgeschlossenen Gegenstände enthielt.

Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer Gefahr entstehen, die mit der besonderen Beschaffenheit des Expreßgutes, mit Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, daß von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände als Expreßgut aufgegeben wurden, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist.

§ 62.

§ 62.

Höhe der Entschädigung bei gänzlichem und teilweisem Verlust oder Beschädigung des Expreßgutes.

Im Falle gänzlichen oder teilweisen Verlustes einer Expreßsendung, ist die Eisenbahn verpflichtet, eine Entschädigung nach dem gemeinen Handelswert, den ein Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung zur Zeit der Annahme zur Beförderung hatte, jedoch nicht mehr als 50 Gulden für jedes Kilogramm Rohgewicht, und bei nachgewiesenem Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit bis zur doppelten Höhe dieses Höchstbetrages zu zahlen. Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag, um welchen sich der Wert der Sendung verminderte, zu zahlen, nicht mehr jedoch als die Entschädigung, welche sie für gänzlichen beziehungsweise teilweisen Verlust zu zahlen gehabt hätte.

Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten für das in Verlust geratene Gut bezahlt worden ist.

§ 63.

§ 63.

Reklamationen.

Der Reklamation hat der Absender die Bestätigung über die Aufgabe der Sendung, der Empfänger die Bestätigung über die etwa bezahlten Gebühren beizugeben.

§ 64.

§ 64.

Ergänzende Bestimmungen.

Sofern in dem Titel V nichts anderes bestimmt wurde, finden hinsichtlich der Expreßgutsendungen die Bestimmungen des Titels I, II und III dieser Verkehrsordnung Anwendung.

Inhaltsverzeichnis.

Titel I. Geltungsbereich der Verkehrsordnung. Seite

§ 1. Eisenbahnen und Beförderungen, auf die die Verkehrsordnung Anwendung findet 216
§ 2. Ausführungsbestimmungen. Abweichungen. Vorübergehende Änderungen . . . 216
§ 3. Tarife 216
§ 4. Beförderungspflicht 217

Titel II. Beförderungsvertrag.

Kapitel I. Beförderung der Reisenden.

§ 5. Berechtigung zur Fahrt. Lösung der Fahrkarten. Warteräume 217
§ 6. Fahrkarten 217
§ 7. Fahrpreisermäßigung für Kinder 217
§ 8. Geltungsdauer der Fahrausweise 218
§ 9. Anweisung und Vorausbestellung der Plätze. Frauen- und Nichtraucherabteile. Öffnen der Fenster 218
§ 10. Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenstationen 219
§ 11. Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung . . . 219
§ 12. Reisende ohne gültigen Fahrausweis. Bahnsteigkarten 219
§ 13. Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Personen. Beschädigung der Wagen 219
§ 14. Von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossene Gegenstände 220
§ 15. Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen. Gepäckträger . 220
§ 16. Verspätungen. Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen 221

Kapitel II. Beförderung von Reisegepäck.

§ 17. Begriff des Reisegepäcks. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände . . 221
§ 18. Haftung der Reisenden für das Reisegepäck. Frachtzuschläge 222
§ 19. Verpackung und Zustand des Gepäcks 222
§ 20. Auflieferung. Gepäckschein 223
§ 21. Auslieferung 223

Kapitel III. Gemeinsame Bestimmungen für Personen- und Gepäckbeförderung.

§ 22. Züge. Fahrpläne. Anhalten der Züge 224
§ 23. Grundsätze für die Berechnung der Beförderungspreise 224
§ 24. Verbot von Sonderübereinkommen 225
§ 25. Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden 225
§ 26. Rückerstattungen 225
§ 27. Streitigkeiten. Beschwerde 226

Titel III. Haftung der Eisenbahn. Klagen. Reklamationen. Währung.

Kapitel I. Haftung.

§ 28. Haftung für die Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren 226
§ 29. Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für das Reisegepäck 226
§ 30. Umfang der Haftung 226
§ 31. Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks . 227
§ 32. Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden verlorenen Gepäcks 227
§ 33. Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Reisegepäcks 227
§ 34. Höhe der Entschädigung für Reisegepäck bei verspäteter Auslieferung 227
§ 35. Angabe des Lieferungswertes 228
§ 36. Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn . . 228
§ 37. Verzinsung der Entschädigungsbeträge 228
§ 38. Rückerstattung der Entschädigung 228
§ 39. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute 228

Kapitel II. Reklamationen. Klagen aus dem Beförderungsvertrag. Verjährung.

§ 40. Reklamationen 228
§ 41. Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen 229
§ 42. Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind. Zuständigkeit 229
§ 43. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks . 229
§ 44. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag 229
§ 45. Verjährung der Klagen aus dem Beförderungsvertrag 230
§ 46. Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche 230

Kapitel III. Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander. Währung.

§ 47. Abrechnung zwischen den Eisenbahnen 231
§ 48. Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung und für die verspätete Ablieferung 231
§ 49. Währung 231

Titel IV. Aufbewahrung des Gepäcks.

§ 50. Aufbewahrungsstellen 231

Titel V. Expreßsendungen.

§ 51. Begriff der Expreßsendungen. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände 232
§ 52. Aufgabe von Expreßgut. Expreßfrachtbrief 232
§ 53. Zustand der Sendung. Verpackung 233
§ 54. Haftung für die Angaben im Expreßfrachtbrief. Zuschläge 233
§ 55. Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstige Verwaltungsbehörden 234
§ 56. Zahlung der Frachtgebühren. Pfandrecht 234
§ 57. Beförderung 234
§ 58. Beförderungshindernisse 234
§ 59. Auslieferung 235
§ 60. Ablieferungshindernisse 235
§ 61. Haftung der Eisenbahn für teilweisen oder gänzlichen Verlust und Beschädigung von Expreßsendungen 235
§ 62. Höhe der Entschädigung bei gänzlichem und teilweisem Verlust oder Beschädigung des Expreßgutes 236
§ 63. Reklamationen 236
§ 64. Ergänzende Bestimmungen 236

B.

Verkehrsordnung

für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Titel I.

Geltungsbereich der Verkehrsordnung. Durchgehende Beförderung.

§ 1. § 1.

Eisenbahnen und Sendungen, auf die die Verkehrsordnung Anwendung findet.

1. Diese Verkehrsordnung (abgekürzte Bezeichnung V. O. G.) gilt auf allen dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig.

2. Für den Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen gilt sie nur soweit, als er nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

3. Die Verkehrsordnung findet auch Anwendung auf Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsstation im Geltungsbereich der Verkehrsordnung liegen und das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren.

4. Die Verkehrsordnung findet Anwendung auf Sendungen von und nach Stationen des Nachbarlandes, wenn die Beförderung auf der ganzen Strecke von einer im Geltungsbereich der Verkehrsordnung gelegenen Eisenbahn bewirkt wird, jedoch nur dann, wenn der Versender durch die Wahl des Frachtbriefformulars die Anwendung dieser Verkehrsordnung beansprucht, und der Nachbarstaat nicht widerspricht.

5. Diese Verkehrsordnung findet auch Anwendung auf Sendungen von und nach Güternebenstellen, welche außerhalb des Gebietes der Eisenbahnlinien für die Abfertigung von Gütern eingerichtet sind.

6. Die Verkehrsordnung kann auch auf Sendungen, welche die Eisenbahn unter Mitwirkung regelmäßig betriebener Schiffahrts-, Kraftwagen- oder Flugzeuglinien befördert, mit Abweichungen, die sich aus der Verschiedenartigkeit der Beförderungsart ergeben, angewendet werden. Solche Abweichungen müssen in der für die Veröffentlichung dieser Verkehrsordnung vorgesehenen Art veröffentlicht werden.

§ 2. § 2.

Ausführungsbestimmungen. Abweichungen. Vorübergehende Änderungen.

1. Die Eisenbahnen können zu dieser Verkehrsordnung Ausführungsbestimmungen erlassen.

2. Für Eisenbahnlinien von untergeordneter und örtlicher Bedeutung, für einzelne Bahnstrecken, Züge, sowie gewisse Abfertigungsarten, insbesondere für regelmäßig wiederkehrende Sendungen zwischen bestimmten Orten, können in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse Abweichungen von dieser Verkehrsordnung eingeführt werden.

3. Die in Ziffer 2 erwähnten Abweichungen müssen von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden. Sowohl die in Ziffer 1 erwähnten Ausführungsbestimmungen sowie die in Ziffer 2 genannten Abweichungen müssen in der für die Veröffentlichung der Tarife (§ 9) vorgesehenen Art veröffentlicht und in den Tarif aufgenommen werden.

4. Vorläufige oder vorübergehende Änderungen einzelner Vorschriften dieser Verkehrsordnung können, sei es allgemein, sei es nur für bestimmte Bahnstrecken oder Verkehrsbeziehungen von der Aufsichtsbehörde verfügt werden. Solche Verfügungen müssen in der für die Verkündung dieser Verkehrsordnung vorgesehenen Weise verkündet werden.

§ 3. § 3.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

1. Von der Beförderung mit der Eisenbahn sind auf Grund dieser Verkehrsordnung ausgeschlossen:
   (1) diejenigen Gegenstände, die dem Postzwang unterworfen sind;
   (2) diejenigen Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nach den Anlagen oder Betriebsmitteln auch nur einer der in Betracht kommenden Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;
   (3) diejenigen Gegenstände, deren Beförderung durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung wenn auch nur auf einen Teil des Beförderungsweges verboten ist;

§ 3. (4) nachstehende Gegenstände, sofern für sie in der Anlage A zu dieser Verkehrsordnung keine Ausnahmen vorgesehen sind;

A. explosionsgefährliche Gegenstände, wie:

a) Spreng- und Schießmittel,
b) Munition,
c) Zündwaren und Feuerwerkskörper,
d) verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase,
e) Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.

Stoffe, die nicht Schieß- oder Sprengzwecken dienen, sind keine explosionsgefährlichen Gegenstände im Sinne dieser Verkehrsordnung, wenn die Berührung mit einer Flamme sie nicht zur Explosion bringen kann und wenn sie gegen Stoß oder Reibung nicht empfindlicher sind als Dinitrobenzol;

B. selbstentzündliche Stoffe.

Die Eisenbahnen können jedoch gewisse von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zur Beförderung zulassen.

2. Stellt die Eisenbahn fest, daß von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zur Beförderung angenommen wurden, ist sie mangels anderer gesetzlicher Bestimmungen verpflichtet, den Absender zur Rücknahme der Sendung aufzufordern. Verfügt der Absender über die Sendung nicht innerhalb von acht Tagen, gerechnet vom Tage des an ihn abgesandten Benachrichtigungsschreibens, so verfährt die Eisenbahn mit dem Gute nach den Bestimmungen des § 24 Ziffer 6, 7 und 8.

3. Gegenstände, die dem Postzwange unterworfen sind, kann die Eisenbahn gegen Erhebung der Frachtgebühren und sonstiger Kosten der Post behufs Weiterbeförderung übergeben.

4. Der Absender ist verpflichtet, sämtliche hierdurch entstandenen Kosten und Eisenbahngebühren sowie die etwaigen Frachtzuschläge (§ 7) zu entrichten, unabhängig von etwaigen strafrechtlichen Folgen.

§ 4.

§ 4.

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

1. Die nachstehenden Gegenstände werden zur Beförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen:

A. die in der Anlage A zu dieser Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände zu den daselbst angegebenen Bedingungen.

B. Leichentransporte unter den in der Anlage B zu dieser Verkehrsordnung angegebenen Bedingungen.

C. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern laufen, werden unter der Bedingung zugelassen, daß die Eisenbahn feststellt, daß das Fahrzeug lauffähig ist, und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Motorwagen müssen außerdem von einem vom Absender gestellten sachverständigen Angestellten begleitet werden, der sie zu beaufsichtigen, insbesondere zu schmieren hat.

Die Gebühren sowie die näheren Bedingungen für die Fahrt der Begleiter enthalten die Tarife.

D. Lebende Tiere unter den in der Anlage C zu dieser Verkehrsordnung angegebenen Bedingungen.

E. Gegenstände, deren Verladung zur Beförderung nach dem Ermessen der Versandbahn mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel einer oder mehrerer der berührten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, werden nur unter besonderen, von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen zugelassen.

2. Die Eisenbahnen können in den Tarifen für die bedingungsweise zugelassenen Güter leichtere Bedingungen zugestehen.

§ 5.

§ 5.

Beförderungspflicht. Durchgehende Beförderung, Reihenfolge der Beförderung.

1. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Güter von und nach allen Stationen nach Maßgabe ihrer im Tarife angegebenen Abfertigungsbefugnisse mit durchgehendem Frachtbriefe (§ 6) zur Beförderung anzunehmen, sofern:

a) der Absender den Vorschriften dieser Verkehrsordnung und der geltenden Tarife sowie den allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn nachkommt;
b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist;
c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

2. Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Auf-, Um- oder Abladen die Verwendung besonderer Anlagen erforderlich macht, nur verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Stationen derartige Anlagen besitzen. § 5.

3. Die Eisenbahn ist nur verpflichtet Güter anzunehmen, deren Beförderung alsbald erfolgen kann. Güter, die nicht sofort befördert werden können, hat die Eisenbahn, soweit die Räumlichkeiten es gestatten, gegen Empfangsbescheinigung einstweilen in Verwahrung zu nehmen. Der Absender hat sein Einverständnis hiermit auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Duplikate zu wiederholen. Bis zum Abschlusse des Frachtvertrages hat die Eisenbahn die Pflichten des Verwahrers und ist berechtigt, für die einstweilige Verwahrung das tarifmäßige Lagergeld zu erheben. Die Verwahrung leicht verderblicher Güter und der im § 4 angeführten Gegenstände kann abgelehnt werden. Die Verwahrung von Gütern, für welche die Fracht bei der Aufgabe entrichtet werden muß, kann die Eisenbahn von der Hinterlegung einer entsprechenden Sicherheit abhängig machen.

4. Wenn die Eisenbahn Wagenladungsgüter, die nicht sofort befördert werden können, gleichwohl zur Beförderung annimmt, so ist sie berechtigt mit dem Absender zu vereinbaren, daß die Lieferfrist von dem Tage an läuft, an dem die Absendung erfolgt. Der Absender hat sein Einverständnis auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Duplikate zu wiederholen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung durch Aufdrücken des Stationsstempels auf dem Frachtbriefe und dem Duplikate gemäß § 8 Ziffer 1 der Verkehrsordnung ersichtlich zu machen. Auf das im Frachtbrief gestellte Verlangen ist dieser Tag dem Absender auf seine Kosten bekanntzugeben.

5. Die Güter sind vorbehaltlich der in Ziffer 6 dieses Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen in der Reihenfolge ihrer Annahme zu befördern.

6. Wenn das öffentliche Interesse oder zwingende Gründe des Betriebes es erfordern, kann die Eisenbahn mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde anordnen, daß

a) der Betrieb ganz oder teilweise eingestellt wird,

b) gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden,

c) gewisse Sendungen vorzugsweise befördert werden,

d) das Gut auf einem anderen als auf dem vom Absender vorgeschriebenen Wege befördert wird.

Diese Maßnahmen müssen auf die von der Aufsichtsbehörde vorgeschriebene Art veröffentlicht werden.

7. Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Paragraphen begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Titel II.

Frachtvertrag.

Kapitel I.

Form und Bedingungen des Frachtvertrages.

§ 6. § 6.

Inhalt und Form des Frachtbriefes.

1. Der Absender muß mit jeder Sendung einen Frachtbrief nach den in der Anlage Da und Db enthaltenen Mustern überreichen. Für Eilgüter wird dasselbe Muster, das auf der Vorder- und Rückseite, oben und unten, am Rande einen mindestens einen Zentimeter breiten roten Streifen trägt, verwendet.

2. Die Frachtbriefformulare müssen auf festes, weißes Schreibpapier gedruckt sein.

3. Alle Güterabfertigungsstellen sind verpflichtet, Frachtbriefformulare zu dem im Tarife festgesetzten Preise zu verkaufen.

4. Die Frachtbriefe müssen zum Nachweise, daß sie den Vorschriften der Verkehrsordnung entsprechen, den Prüfungsstempel der Eisenbahn tragen. Die Stempelung der nicht von der Eisenbahn gedruckten Frachtbriefe erfolgt gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr; sie kann abgelehnt werden, wenn nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe vorgelegt werden.

5. Die starkumrahmten Teile des Formulars, mit Ausnahme des in Ziffer 9d dieses Paragraphen vorgesehenen Falles, betreffend Angabe der Gattung, Nummer und Eigentumsmerkmale des Wagens, hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Vergleiche jedoch § 39 Ziffer 2. Der Absender muß die Spalten, die er nicht ausfüllen will, durch einen Strich ungültig machen.

§ 6. 6. Die Wahl des weißen oder rotumränderten Formulars zeigt an, ob das Gut in gewöhnlicher oder in Eilfracht befördert werden soll. Der Absender kann nicht verlangen, daß die Beförderung auf einer Teilstrecke in Eilfracht und auf einer anderen Teilstrecke in gewöhnlicher Fracht vollzogen wird, es sei denn, daß der Tarif eine derartige Beförderungsart zuläßt.

Sofern der Tarif dieses vorsieht, kann der Absender im Frachtbriefe verlangen, daß Eilgutsendungen mit Personen führenden Zügen befördert werden.

7. Der Frachtbrief muß in deutscher oder polnischer Sprache mit Tinte oder Druck ausgefüllt werden. Frachtbriefe mit abgeänderten oder radierten Eintragungen werden nicht zugelassen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, wenn es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben vorschreibt.

8. Die Person, welche der Eisenbahn die Sendung übergibt, gilt als vom Absender ermächtigt, im Frachtbriefe Änderungen und Ergänzungen vorzunehmen, Erklärungen im Namen des Absenders abzugeben, sowie alle den Vertragsabschluß betreffenden Handlungen vorzunehmen.

9. Der Absender hat in den Frachtbrief einzutragen:

a) Ort und Tag der Ausstellung;

b) die Bezeichnung der Bestimmungsstation mit allen näheren Angaben, die notwendig sind, um jede Verwechselung zwischen verschiedenen Stationen desselben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschließen;

c) Namen und Wohnort des Empfängers. Als Empfänger darf nur eine einzige physische oder juristische Person (Firma) oder ein öffentliches Amt angegeben werden. Die Bestimmungsstation oder deren Vorsteher als Empfänger anzugeben ist nur statthaft, wenn die Berechtigung zur Benutzung dieser Adresse nachgewiesen wird, oder aus dem Tarif hervorgeht.

Adressen, die den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie „an Order von . . . .“ oder „an den Inhaber des Frachtbriefduplikats“ sind unzulässig;

d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummern der Frachtstücke und bei Gütern, deren Verladung dem Absender obliegt, die Gattung, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens. Die Güter müssen wie folgt bezeichnet werden: Die in der Anlage A zu dieser Verkehrsordnung enthaltenen Güter nach der in dieser Anlage gewählten Bezeichnung; die in der Güterklassifikation oder im Tarif aufgeführten Güter nach der daselbst gewählten Bezeichnung, die übrigen Güter nach ihrer handelsüblichen Bezeichnung. Wenn der auf dem Frachtbrief für die Bezeichnung der Güter vorgesehene Platz nicht ausreicht, ist zu diesem Zwecke die rechte Hälfte der Rückseite zu benutzen, nötigenfalls sind dem Frachtbriefe besondere gleichgroße und vom Absender unterzeichnete Blätter haltbar anzuheften. Im Frachtbriefe ist auf sie zu verweisen;

e) das genaue Verzeichnis der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere unter Angabe, ob dieselben dem Frachtbriefe beigefügt oder bei einer bestimmten Station hinterlegt sind;

f) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen sowie die Angabe seiner Wohnung, nach seinem Ermessen ergänzt durch seine Telegramm- oder Telefonadresse. Die Unterschrift des Absenders kann aufgedruckt oder aufgestempelt werden. Als Absender darf nur eine einzige physische oder juristische Person (Firma) oder ein öffentliches Amt auf dem Frachtbrief erscheinen.

Außerdem kann der Absender in den entsprechenden Rubriken des Frachtbriefes eintragen:

g) den Bestimmungsort, wenn dieser ein anderer ist, als die Bestimmungsstation;

h) das Gewicht der Sendung oder eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende ähnliche Angabe;

i) das Verlangen, daß die Eisenbahn das Gewicht bezw. die Stückzahl der Sendung in der Versandstation bei der Aufgabe oder in der Bestimmungsstation bei der Auslieferung feststellt;

k) das etwaige Verlangen, daß das Gut „bahnlagernd“ zu stellen oder in die Wohnung zuzuführen ist, wenn eine derartige Zuführung in der Bestimmungsstation vorgesehen ist (§ 16 Ziffer 26).

Bei explosiven und leicht entzündlichen Gegenständen (Anlage A) ist die Vorschrift im Frachtbrief „bahnlagernd“ unzulässig.

Das bezügliche Verlangen soll oberhalb der Adresse des Empfängers mit auffallender Schrift eingetragen werden;

l) das Verlangen, bestimmte Tarife, insbesondere Spezial- oder Ausnahmetarife gemäß § 11 Ziffer 12 und § 34 Ziffer 1 anzuwenden;

m) den Betrag eines gemäß § 35 angegebenen Lieferwertes;

n) die Angabe der Gebühren und Kosten, die der Absender gemäß § 17 übernimmt;

o) die Höhe der auf dem Gut haftenden Nachnahme und der von der Eisenbahn geleisteten Barvorschüsse gemäß § 19; § 6.

p) die Vorschrift des Beförderungsweges und die Bezeichnung der Stationen, auf denen die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden stattfinden soll;

r) die Bezeichnung eines Bevollmächtigen gemäß § 15 Ziffer 2;

s) andere in der Verkehrsordnung oder in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.

10. Die Aufnahme anderer Erklärungen in den Frachtbrief und die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe, welche in dieser Verkehrsordnung oder in den Tarifen nicht vorgesehen sind, ist unzulässig. Für solche Erklärungen und Schriftstücke haftet die Eisenbahn nicht.

11. Es ist unzulässig, in einem und demselben Frachtbrief mehrere Güter aufzunehmen, die nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil oder nur unter Verletzung von Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zusammengeladen werden können.

12. Den vom Absender oder Empfänger auf- oder abzuladenden Gütern sind besondere Frachtbriefe beizugeben, die keine von der Eisenbahn auf- oder abzuladende Güter betreffen.

Für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (§ 4) müssen gleichfalls besondere Frachtbriefe ausgestellt werden.

13. Ein- und derselbe Frachtbrief darf nur eine einzige Wagenladung umfassen mit Ausnahme der unteilbaren Gegenstände, die mehr als einen Wagen beanspruchen. Diese Vorschrift gilt jedoch nicht, wenn die Tarife die Aufgabe mehrerer Wagen mit einem und demselben Frachtbrief für die ganze Beförderungsstrecke zulassen.

14. Der Absender darf auf dem unteren Teil der Rückseite des Frachtbriefes, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn die folgenden Vermerke anbringen:

Von Sendung des N.	Aus Schiff N.
Im Auftrage des N.	Zur Ausfuhr nach N.
Zur Verfügung des N.	Für Kraftwagen N.
Zur Weiterbeförderung an N.	Aus Kraftwagen N.
Versichert bei N.	Für Flugzeug N.
Für Schiff N.	Aus Flugzeug N.

Jeder dieser Vermerke muß sich auf die ganze Sendung beziehen.

§ 7. § 7.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Feststellung des Inhaltes, des Gewichtes, und der Stückzahl. Frachtzuschläge. Verladung. Maßnahmen bei Überlastung.

1. Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes eingetragen sind. (Siehe § 39 Ziffer 2.)

2. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Übereinstimmung der Sendung mit dem Frachtbriefe nach Stückzahl, Gewicht und Inhalt jeder Zeit zu prüfen.

3. Gebühren dürfen hierfür nicht erhoben werden. Wenn jedoch die Frachtbriefangaben sich als unrichtig erweisen, werden die tarifmäßigen Gebühren sowie die erwachsenden Kosten erhoben. Die nicht an Ort und Stelle bezahlten Gebühren und Kosten belasten die Sendung.

4. Findet die Feststellung auf der Versandstation statt, so ist der Absender, findet sie auf der Bestimmungsstation statt, der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, wenn sie nicht im Interresse der öffentlichen Sicherheit vorgenommen wird. Erscheint der Beteiligte nicht, oder findet die Feststellung auf einer Unterwegsstation statt, so sind zwei Zeugen hinzuzuziehen, die nicht der Eisenbahn angehören.

5. Nach Ablieferung an den Empfänger ist die Eisenbahn nur dann berechtigt, den Inhalt sowie den im Tarife vorbehaltenen Gebrauch der Sendung zu prüfen, wenn auf Grund der im Frachtbriefe eingetragenen Erklärung des Absenders die Fracht nach einem Tarif berechnet wurde, dessen Anwendung von Bedingungen abhängig ist, welche erst nach der Abnahme der Sendung erfüllt werden können.

6. Bei Stückgütern, die von der Eisenbahn verladen werden, ist diese verpflichtet, Anzahl und Gewicht bei der Annahme festzustellen. Für die Verwiegung von Stückgütern kann die Eisenbahn die im Tarife festgesetzte Gebühr erheben. Dem Absender oder dessen Beauftragen steht frei, der Feststellung beizuwohnen.

§ 7. 7. Bei allen anderen Sendungen ist die Eisenbahn auf Antrag des Absenders im Frachtbriefe verpflichtet, auf der Versandstation das Gewicht und die Stückzahl festzustellen, es sei denn, daß die vorhandenen Wiegevorrichtungen nicht ausreichen oder die Beschaffenheit des Gutes oder die Betriebsverhältnisse es nicht gestatten. Das Gewicht hat die Eisenbahn auch ohne Antrag festzustellen, wenn es im Frachtbriefe nicht angegeben ist. Ist die Feststellung des Gewichtes auf der Versandstation nicht angängig, so erfolgt sie auf einer anderen unterwegs gelegenen Station oder in der Bestimmungsstation, sofern diese Stationen entsprechende Wiegevorrichtungen besitzen. Für diese Feststellungen ist die tarifmäßige Gebühr zu zahlen.

8. Ob die Verwiegung auf der Güterschuppenwaage oder auf der Gleiswaage zu erfolgen hat, ferner die Art der Verwiegung bleibt der Eisenbahn überlassen. Wenn die Sendung aus mehreren Stücken besteht, wird jedes einzelne Stück oder werden einzelne Partien besonders nur dann gewogen, wenn der Absender im Frachtbriefe das Gewicht der einzelnen Stücke gesondert angegeben hat. Für solche Verwiegung ist die tarifmäßige Gebühr zu zahlen.

9. Der Absender kann bei der Aufgabe verlangen, daß ihm Gelegenheit geboten werde, der Feststellung der Stückzahl und des Gewichts beizuwohnen, wenn sie auf der Versandstation erfolgt. Stellt er ein solches Verlangen nicht, oder versäumt er die ihm gebotene Gelegenheit, so hat er die tarifmäßige Gebühr nochmals zu zahlen, wenn die Feststellung auf seinen Antrag wiederholt wird.

10. Bei Verwiegung der Sendung auf der Gleiswaage kann die Eisenbahn das an dem Eisenbahnwagen angeschriebene Eigengewicht der Gewichtsermittelung zu Grunde legen. Jedoch ist einem Antrage des Verfügungsberechtigten auf Verwiegung des leeren Wagens auf einer anderen Station zu entsprechen, wenn es die Betriebsverhältnisse gestatten. Wird hierbei festgestellt, daß das Eigengewicht des Wagens dem angeschriebenen nicht entspricht, so wird das festgestellte Eigengewicht der Gewichtsermittelung zu Grunde gelegt.

11. Ergibt das auf Verlangen des Berechtigten festgestellte Eigengewicht des Wagens keine größere Differenz als 2 v. H. des angeschriebenen Eigengewichtes, so wird die tarifmäßige Gebühr erhoben. In diesem Falle hat die Eisenbahn das Recht, für die Beförderung des Wagens nach und von der Wiegestation die Fracht zu erheben.

12. Ergibt die ohne Feststellung des Eigengewichts des Wagens vorgenommene bahnamtliche Nachwiegung auf der Gleiswaage keine größere Abweichung von dem im Frachtbriefe angegebenen Gewicht als 2 v. H. des angeschriebenen Eigengewichtes, so wird das im Frachtbrief angegebene Gewicht als Grundlage zur Frachtberechnung angenommen.

13. Die Feststellung des Gewichts und der Stückzahl gemäß Ziffer 6 und 7 dieses Paragraphen sowie des Eigengewichtes des Wagens hat die Eisenbahn auf dem Frachtbriefe zu bescheinigen. Erfolgt die Feststellung auf der Versandstation, so ist die Bescheinigung auch auf das Frachtbriefduplikat zu setzen. Wurden diese Feststellungen nicht auf der Versandstation vorgenommen, so ist die Eisenbahn auf Verlangen des Aufgebers verpflichtet, das Ergebnis der Nachwiegung nachträglich im Duplikate einzutragen.

14. Bei unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben oder Erklärungen, die zur Folge haben können, daß Gegenstände angenommen werden, die gemäß § 3 Ziffer 1 (4) dieser Verkehrsordnung von der Beförderung ausgeschlossen sind, daß das Gut eine niedrigere Fracht genießt, oder daß die normale Anwendung des Tarifes verhindert wird, oder bei Nichtbeachtung der in der Anlage A vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften, sowie bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist ein Frachtzuschlag zu zahlen, vorbehaltlich der Nachzahlung des Frachtunterschieds und gegebenenfalls der Haftung für den Schaden, sowie der strafrechtlichen Folgen.

Der Frachtzuschlag wird wie folgt festgestellt:

a) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung gemäß § 3 Ziffer 1 (4) dieser Verkehrsordnung ausgeschlossenen, oder der in der Anlage A angeführten Gegenstände, oder bei Nichtbeachtung der in dieser Anlage gegebenen Sicherheitsvorschriften wird folgender Frachtzuschlag erhoben:

Für die von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände sowie für explodierbare und selbstentzündliche Gegenstände der Kl. I und II der Anlage A 8 Gulden.
für leicht entzündliche, giftige und ätzende Flüssigkeiten und Gegenstände der Kl. III, IV und V der Anlage A . . . . . 6 Gulden
für ekelerregende und übelriechende Gegenstände der Kl. IV der Anlage A . . . 3 Gulden
für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstückes, in welchem obige Gegenstände vorgefunden wurden.

b) In allen anderen Fällen festgestellter Unrichtigkeit des im Frachtbriefe angegebenen Inhaltes, oder bei Feststellung unrichtiger Angaben oder Erklärungen, welche eine niedrigere Frachtberechnung zur Folge haben könnte, beträgt der Zuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht, die auf Grund der unrichtigen Inhaltsangabe oder unter Berücksichtigung der unrichtigen Angaben oder Erklärungen berechnet wurde, und der Fracht, welche bei richtiger Inhaltsangabe bezw. richtigen Angaben oder Erklärungen auf die Sendung für den ganzen Weg von der Versand- bis zur Bestimmungsstation entfällt. Selbst wenn kein Frachtunterschied besteht, beträgt der Zuschlag mindestens 1 Gulden.

c) Bei Angabe eines niedrigeren Gewichtes oder einer geringeren Stückzahl einer vom Absender verladenen Sendung beträgt der Zuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für das angegebene und das ermittelte Gewicht bezw. Stückzahl von der Versand- bis zur Bestimmungsstation.

d) Bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht für das die Belastungsgrenze übersteigende Gewicht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation.

15. Eine Überlastung liegt vor, wenn die, wie folgt, ermittelte Belastungsgrenze eines Wagens überschritten ist; wenn ein Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift trägt, wird diese als normales Ladegewicht angesehen; die Belastungsgrenze (Tragfähigkeit) entspricht alsdann diesem Ladegewicht zuzüglich fünf vom Hundert. Wenn ein Wagen zwei Aufschriften trägt, bezeichnet die niedrigere Zahl die normale Belastung, die höhere Zahl die Belastungsgrenze (Tragfähigkeit).

Wenn für einen und denselben Wagen eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Überlastung vorliegt, werden die Frachtzuschläge für beide Zuwiderhandlungen neben einander erhoben.

16. Die Frachtzuschläge hat der Absender zu zahlen. Wenn der Absender den Frachtzuschlag noch nicht bezahlt hat, wird die Sendung nur nach Bezahlung des auf der Sendung lastenden Frachtzuschlages an den Empfänger ausgeliefert. Nach dem Bezuge der Sendung haftet der Empfänger für den Frachtzuschlag, welcher infolge Nichterfüllung einer durch den Versender bei der Inhaltsangabe im Frachtbrief eingetragenen Bedingung entstanden ist, wenn von der Erfüllung dieser Bedingung die Anwendung eines ermäßigten Tarifes abhängig ist. (§ 7 Ziffer 5).

17. Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn nach den geltenden Bestimmungen verpflichtet ist;

b) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Überlastung, wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn beantragt hat;

c) bei einer während der Beförderung infolge von Witterungseinflüssen eingetretenen Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens die geltenden Bestimmungen eingehalten hat;

d) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist.

18. Wenn die Überlastung eines Wagens durch die Versandstation oder durch eine Zwischenstation festgestellt wird, muß der überschießende Teil der Ladung aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines Frachtzuschlags kein Anlaß vorliegt. Der Absender ist gegebenenfalls unverzüglich durch Vermittelung der Versandstation zur Verfügung über den überschießenden Teil der Ladung aufzufordern.

19. Die Fracht für den überschießenden Teil der Ladung wird für die durchfahrene Strecke nach dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet, gegebenenfalls zuzüglich des in Ziffer 14 dieses Paragraphen vorgesehenen Frachtzuschlags; bei Entladung werden die Kosten für diese Maßnahme nach dem Nebengebührentarif der Eisenbahn, die sie ausführt, berechnet.

20. Für die Lagerung des überschießenden Teiles der Sendung wird das tarifmäßige Lagergeld vom Tage der Entladung erhoben. Wenn infolge des Abladens des Übergewichts der Wagen aufgehalten wurde, so wird für den Aufenthalt das tarifmäßige Wagenstandgeld, jedoch nicht mehr als für einen Tag, erhoben, sofern die Eisenbahn nicht gemäß Ziffer 7 dieses Paragraphen zur Verwiegung der Sendung verpflichtet war.

21. Wenn der Absender vorschreibt, daß der überschießende Teil der Ladung zurückgeschickt oder weiterbefördert werden soll, so wird dieser als besondere Sendung behandelt, sofern die Tarife nicht die Zuladung des abgenommenen Uebergewichtes zu einer anderen Sendung desselben Absenders gestatten.

§ 7. 22. Wenn der Absender über das abgeladene Übergewicht binnen acht Tagen nach Absendung der Verständigung von dem Abladen nicht verfügt, wird nach den Bestimmungen des § 24 Ziffer 6, 7 und 8 vorgegangen.

23. Für den Schaden sowie die Kosten, welche infolge Überlastung des Wagens entstehen, haftet der Absender.

§ 8. § 8.

Abschluß des Frachtvertrages. Frachtbriefduplikat.

1. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandstation das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Tagesstempel der Versandstation aufgedrückt, welcher die Aufgabestation, die Eisenbahnverwaltung und den Tag der Annahme der Sendung zu enthalten hat. Mit demselben Stempel sind die dem Frachtbriefe angefügten Blätter (§ 6 Ziffer 9 d) zu versehen.

2. Der Frachtbrief ist nach vollständiger Auslieferung des darin verzeichneten Gutes und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Beträge ohne Verzug abzustempeln, und zwar auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart.

3. Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

4. Jedoch bilden bezüglich der Güter, deren Aufladen nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung, nach den Tarifen, oder nach besonderer Vereinbarung dem Absender obliegt, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung oder Nachzählung durch die Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist.

5. Für die Richtigkeit und Genauigkeit des durch die Eisenbahn festgestellten Gewichtes sowie der Stückzahl haftet die Eisenbahn nur insofern, als das Ergebnis dieser Feststellung den Frachtvertrag betrifft.

6. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung auf dem ihr vom Absender zugleich mit dem Frachtbrief vorzulegenden Duplikat nach Muster D 1 zu bescheinigen. Die Frachtbriefduplikate müssen zum Nachweis, daß sie den Vorschriften der Verkehrsordnung entsprechen, gleichzeitig mit den Frachtbriefen gemäß den Bestimmungen des § 6 Ziffer 4 mit dem Prüfungsstempel der Eisenbahn versehen sein. Für die Abstempelung der Duplikate wird keine Gebühr erhoben. Das Duplikat muß mit dem Frachtbrief gleichlauten. Die dem Frachtbriefe angefügten Blätter sind in Abschrift dem Duplikat beizugeben.

7. Das Duplikat hat nicht die Bedeutung des Frachtbriefes oder eines Ladescheines und dient ausschließlich zu den in der Verkehrsordnung oder in den Tarifen vorgesehenen Zwecken.

8. Auf Verlangen des Absenders ist die Annahme des Gutes auch in anderer Form, z. B. durch Unterstempelung einer Eintragung in einem Quittungsbuch oder dergleichen zu bescheinigen. Eine solche Bescheinigung hat nicht die Bedeutung eines Frachtbriefduplikats.

§ 9. § 9.

Tarife, Grundsätze für die Frachtberechnung. Wegevorschriften.

1. Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben.

2. Die in den Tarifen enthaltenen Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie dieser Verkehrsordnung nicht widersprechen.

3. In den Tarifen ist die Zeitschrift anzugeben, in welcher ihre Einführung sowie die späteren Änderungen veröffentlicht werden, ferner, wo und zu welchem Preise die Tarife käuflich zu erhalten sind.

4. Die Tarife treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

5. Jede Eisenbahnstation ist verpflichtet, auf Verlangen die sie betreffenden Tarife den Interessenten in den Dienststunden zur Einsicht zu überlassen.

6. Tariferhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten frühestens vier Wochen nach der Veröffentlichung in Kraft. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde kann diese Frist auf zwei Wochen abgekürzt werden. In diesem Falle muß in der Veröffentlichung auf die Genehmigung der Aufsichtsbehörde Bezug genommen werden. Die Tarife, die für eine bestimmte Zeit eingeführt werden, erlöschen mit Ablauf der Geltungsdauer, ohne daß es einer Veröffentlichung bedarf. Änderungen werden in derselben Art wie der Tarif veröffentlicht. Die Bestimmungen dieses Paragraphen betr. den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Tarife beziehen sich nicht auf die in § 11 Ziffer 6, § 14 Ziffer 18, § 16 Ziffer 43 dieser Verkehrsordnung vorgesehenen Fälle.

7. Die Tarife müssen alle besonderen Bedingungen für die verschiedenen Beförderungsarten, besonders auch eine Bestimmung darüber enthalten, ob sie für Eilgut oder Frachtgut gültig sind.

Wenn eine Eisenbahn für alle Güter oder für einzelne von ihnen oder für bestimmte Strecken nur einen Tarif für eine einzige Beförderungsart besitzt, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anwendbar, gleichgültig, ob sie von einem gewöhnlichen oder von einem Eilfrachtbrief begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die für die Beförderungsart des betreffenden Frachtbriefes vorgesehen sind. § 9.

8. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die gemäß den Bestimmungen dieser Verkehrsordnung sowie den geltenden Tarifen berechneten Fracht- und Nebengebühren im Frachtbriefe einzutragen.

9. a) Wenn der Absender auf dem Frachtbriefe den Beförderungsweg vorgeschrieben hat, werden die Beförderungskosten nach diesem Wege berechnet.

Die Bezeichnung der Stationen, auf denen die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ist einer Wegevorschrift gleichzuachten.

b) Wenn der Absender im Frachtbrief nur die anzuwendenden Tarife vorgeschrieben hat, wendet die Eisenbahn diese Tarife an, sofern diese Vorschrift für die Feststellung der Stationen, zwischen denen die verlangten Tarife Anwendung finden sollen, genügt. Die Eisenbahn sucht unter den Beförderungswegen, für die diese Tarife am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages gültig sind, den Beförderungsweg aus, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

c) Wenn der Absender im Frachtbrief die Vorauszahlung der Fracht bis zu einer Zwischenstation gemäß § 17 Ziffer 1 dieser Verkehrsordnung vorgeschrieben hat ohne Angabe des Beförderungsweges, sucht die Eisenbahn unter den Beförderungswegen, die die genannte Zwischenstation berühren, den aus, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint. Die Beförderungskosten werden nach dem von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

d) Wenn in den vorstehend unter a) und c) erwähnten Fällen direkte Tarife zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation auf dem durch den Versender vorgeschriebenen Beförderungswege oder zwischen der Versandstation und der Station, bis zu welcher der Absender die Fracht vorauszuzahlen wünscht, bestehen, so werden diese Tarife angewendet, vorausgesetzt, daß zur Zeit der Auflieferung auf den betreffenden Beförderungswegen ihre Anwendbarkeit nicht Bedingungen unterliegt, die nicht erfüllt sind.

e) Wenn der Absender weder den Beförderungsweg noch den anzuwendenden Tarif vorgeschrieben hat, oder wenn die vom Absender gemachten Angaben nicht genügen, um den Leitungsweg oder die Tarife vollständig festzustellen, oder wenn einzelne dieser Angaben sich widersprechen, so hat die Eisenbahn lebende Tiere sowie Eilgüter nach dem Tarife abzufertigen, welcher die kürzeste Lieferfrist und bei gleichen Lieferfristen in mehreren Tarifen nach dem am Tage des Vertragsabschlusses billigsten Tarife, alle anderen Sendungen nach dem am Tage des Vertragsabschlusses billigsten Tarife und bei gleichen Preisen auf mehreren Wegen auf dem Wege, der ihr für den Absender am vorteihaftesten erscheint.

Wenn der billigste Tarif ein Ausnahmetarif ist, wird er nur dann angewendet, wenn die in diesem Tarife vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt wurden.

f) Ausnahme- oder Spezialtarife, welche eine Verlängerung der Lieferfrist (§ 11 Ziffer 12 dieser Verkehrsordnung) oder die Beschränkung der Haftung gemäß § 34 Ziffer 1 vorsehen, dürfen nur dann angewendet werden, wenn der Aufgeber deren Anwendung im Frachtbriefe vorgeschrieben hat.

g) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Erklärungen des Absenders betreffend die Station, in welcher die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und anderen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erledigen sind, sowie die Wegevorschrift bei lebenden Tieren, immer zu beachten. Andere Vorschriften des Absenders werden, soweit möglich, beachtet.

h) Die Eisenbahn kann außer den im § 5 Ziffer 6 sowie § 23 Ziffer 1 erwähnten Fällen die Beförderung nur dann auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Weg vornehmen, wenn:

1. die Beförderungskosten und Lieferfristen nicht größer sind, als die Kosten und Fristen auf dem vom Absender vorgeschriebenen Weg;
2. die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten immer auf den vom Absender angegebenen Stationen erfüllt werden.

Der Absender ist zu benachrichtigen, wenn die Beförderung auf einem anderen als dem von ihm vorgeschriebenen Wege erfolgt.

i) In den unter b), c) und e) erwähnten Fällen ist die Eisenbahn für einen aus der Wahl des Leitungsweges oder der Tarife etwa entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit verantwortlich.

§ 9. 10. Als Grundlage zur Berechnung der Fracht dienen die am Tage des Vertragsabschlusses gültigen Tarife. Wenn jedoch auf Verlangen des Absenders, oder mangels direkter Tarife, die Fracht für Teilabschnitte des Beförderungsweges gesondert berechnet wird, werden der Frachtberechnung für jeden einzelnen Abschnitt diejenigen Tarife zugrundegelegt, welche am Tage des Überganges der Sendung auf die einzelnen Abschnitte gültig sind.

11. Außer den in den Tarifen vorgesehenen Frachtsätzen und Nebengebühren dürfen zu Gunsten der Eisenbahn nur Barauslagen erhoben werden, wie Aus- und Einfuhrabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum anderen, Kosten der Instandsetzung der äußeren und inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und getrennt auf dem Frachtbrief zu berechnen, dem die Belege beizufügen sind. Wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt, sind die Beweisstücke nicht dem Empfänger, sondern dem Absender zuzustellen.

12. Für die Barauslagen darf die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr (Provision) erheben; gebührenfrei sind die durch die Eisenbahn bar bezahlten Zufuhrgebühren, die Fracht und andere tarifmäßige Gebühren, Postporto und Stempelgebühren.

§ 10.

§ 10.

Verbot von Sonderübereinkommen.

1. Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden.

2. Jedes Sonderübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

3. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, sowie die Ermäßigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrtszwecke gewährt werden.

§ 11.

§ 11.

Lieferfristen.

1. Die Lieferfristen betragen, sofern die Tarife keine kürzeren Fristen vorsehen:

A. für Eilgüter:

a) Abfertigungsfrist . . . . . 1 Tag;

b) Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 250 Tarifkilometer . . . . . 1 Tag;

B. für Frachtgüter:

a) Abfertigungsfrist . . . . . 2 Tage;

b) Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 250 Tarifkilometer . . . . . 2 Tage;

Bei Stückgütern, welche enthalten:

1. bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände,
2. leere Gebinde von den unter 1. erwähnten Gegenständen,
3. Gegenstände, welche infolge ihrer Länge, Breite oder Höhe in normale gedeckte Wagen nicht verladen werden können

werden die unter A. und B. angegebenen Fristen doppelt gezählt.

2. Wenn die Beförderung sich über mehrere durch Schienen verbundene Eisenbahnnetze erstreckt, wird die Beförderungsfrist nach der gesamten Tarifentfernung zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation berechnet; die Abfertigungsfrist wird nur einmal berechnet ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Eisenbahnen.

3. Die Lieferfristen werden über den vom Absender vorgeschriebenen oder den von der Eisenbahn gemäß den Bestimmungen des § 9 gewählten Weg berechnet.

4. Die Eisenbahn kann mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagfristen in folgenden Fällen festsetzen:

a) für Beförderungen:

1. unter Mitwirkung anderer Verkehrsmittel;
2. mit einer Verbindungsbahn, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedener Netze verbindet;
3. mit Eisenbahnlinien untergeordneter Bedeutung oder mit schwachem Güterverkehr;
4. mit Eisenbahnen anderer als normaler Spurweite;
5. von beziehungsweise nach Güternebenstellen;

b) Für außergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:
eine ungewöhnliche Verkehrszunahme,
oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

Die Zuschlagsfristen unter b) kann die Eisenbahn vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde selbst einführen. § 10.

Die Zuschlagsfristen müssen stets nach ganzen Tagen gemessen sein.

5. Die Zuschlagsfristen, die durch die in Ziffer 4 des Paragraphen unter a) vorgesehenen Verhältnisse begründet sind, müssen in die Tarife aufgenommen werden.

6. Die in Ziffer 4 dieses Paragraphen unter b) vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen in dem für die Veröffentlichung der Tarife vorgesehenen Blatt veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft. Aus der Veröffentlichung muß zu ersehen sein, ob die Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde erteilt oder vorbehalten ist; wird die nachträgliche Genehmigung nicht innerhalb acht Tagen nach Veröffentlichung der Zuschlagsfristen bekanntgemacht, so ist die Festsetzung nichtig.

7. Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes (§ 8) folgenden Mitternacht (siehe jedoch Ziffer 9 dieses Paragraphen).

8. Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf

a) das Gut dem Empfänger zugeführt ist auch in dem Falle, wenn aus den, von der Eisenbahn unabhängigen Gründen das zugeführte Gut nicht abgenommen wurde,

b) bei Gütern, die nicht zugeführt werden, der Empfänger von der Ankunft des Gutes benachrichtigt wurde (§ 16 Ziffer 3).

Für Güter, die von der Eisenbahn dem Empfänger nicht zugeführt werden und von deren Ankunft der Empfänger nicht benachrichtigt zu werden braucht, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn sie vor Ablauf der Lieferfrist auf der Bestimmungsstation zur Ablieferung an den Empfänger bereitgestellt sind.

9. Der Lauf der Lieferfrist ruht:

a) für die ganze Dauer des Aufenthaltes, der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstige verwaltungsbehördliche Abfertigung verursacht wird;

b) für die Dauer des Aufenthaltes der Sendung infolge der gemäß § 5 Ziffer 6 der Verkehrsordnung angeordneten Verkehrsbeschränkungen;

c) für die Dauer jeder ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung verhindert wird (§ 23).

d) für die Dauer des Aufenthaltes der Sendung infolge eisenbahnamtlicher Prüfung, ob die Frachtbriefangaben über Inhalt, Gewicht und Stückzahl richtig sind, sowie des Aufenthaltes infolge Umladung, Abladung oder Zuladung des Mehrgewichtes, infolge Sicherung der Sendung oder Verpackung, sowie Richtung der schlechtverladenen Sendung;

e) während der Dauer des durch eine nachträgliche Verfügung des Absenders verursachten Aufenthaltes;

f) bei lebenden Tieren während des Aufenthaltes behufs Tränkung, Fütterung und Bespritzung, sofern hierdurch eine wesentliche Verzögerung der Beförderung erfolgt;

g) für Frachtgüter an Feiertagen, an denen der Güterverkehr auf den Eisenbahnen ruht.

10. Die Lieferfrist beginnt bei allen Sendungen, wenn der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist, einen Tag später. Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist, so läuft die Lieferfrist erst am darauffolgenden Tage ab.

11. In allen in diesem Paragraph vorgesehenen Fällen wird die Verlängerung der Lieferfrist nach ganzeu Tagen berechnet.

12. Die Eisenbahn kann in Spezial- oder Ausnahmetarifen zu ermäßigten Preisen längere als die in Ziffer 1 dieses Paragraphen vorgesehenen Lieferfristen vorbehalten bei Anwendung dieser Tarife.

§ 12. § 12.

Zustand des Gutes. Verpackung und Bezeichnung der Sendung.

1. Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, daß der Zustand des Gutes im Frachtbrief besonders vermerkt wird.

Der Absender haftet für den Schaden, welcher infolge des schlechten Zustandes des Gutes entstanden ist.

2. Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern sicher zu verpacken.

Im übrigen gelten für die Verpackung die Bestimmungen dieser Verkehrsordnung und der Tarife.

§ 12. 3. Ist der Absender der Vorschrift der Ziffer 2 nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, entweder die Annahme des Gutes zu verweigern, oder zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung unter genauer Beschreibung desselben anerkennt.

4. Der Absender haftet für die Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung, die in dieser Weise auf dem Frachtbrief anerkannt sind, sowie für äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung. Alle sich daraus ergebenden Schäden fallen dem Absender zur Last.

Der Absender haftet auch für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, die im Frachtbrief nicht anerkannt sind, wenn das Vorhandensein dieser Mängel von der Eisenbahn nachgewiesen wird.

5. Wenn ein Absender gleichartige Güter, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf derselben Station aufzugeben pflegt, kann er sich der Verpflichtung, für jede Sendung der in Ziffer 3 dieses Paragraphen enthaltenen Vorschrift gesondert zu entsprechen, dadurch entziehen, daß er auf dieser Station eine allgemeine Erklärung nach dem Muster der Anlage E dieser Verkehrsordnung hinterlegt. In diesem Falle muß der Frachtbrief einen Hinweis auf die bei der Versandstation hinterlegte allgemeine Erklärung enthalten.

6. Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen ist der Absender verpflichtet, Stückgüter mit deutlichen, unauslöschbaren äußeren Zeichen und Nummern zu versehen, die keine Verwechselung zulassen und mit den auf dem Frachtbrief angegebenen Zeichen und Nummern genau übereinstimmen. Außerdem ist er verpflichtet, auf jedem Stück einen Zettel anzubringen, auf dem in unauslöschlicher Schrift die Bestimmungsstation angegeben ist. Die Eisenbahn kann auch verlangen, daß auf dem Zettel Name und Adresse des Empfängers angegeben werden. Alte Anschriften oder Zettel müssen vom Absender durchstrichen oder entfernt sein. Der Absender trägt die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift.

Werden die in diesem Paragraph vorgeschriebenen Handlungen durch die Eisenbahn erfüllt, so ist sie berechtigt, hierfür eine tarifmäßige Gebühr zu erheben.

7. Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leicht zerbrechliche Gegenstände (wie Glaswaren, Porzellan, Töpferwaren), Gegenstände, die sich leicht im Wagen verstreuen (wie Nüsse, Obst, Futtermittel, Steine), und Güter, die andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen könnten (wie Kohlen, Kalk, Asche, gewöhnliche Erde, Farberde), nur als Wagenladungen befördert werden, es sei denn, daß diese Güter so verpackt oder zusammengebunden werden, daß sie nicht zerbrechen, verloren gehen oder andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können.

8. Die Eisenbahn kann verlangen, daß kleine Stückgüter derselben Art (Kleineisenzeug oder dergleichen), deren Annahme und Verladung nicht ohne erheblichen Zeitverlust möglich ist, durch Verbindung oder Verpackung zu größeren Einheiten zusammengefaßt werden.

§ 13.

§ 13.

Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden. Verpackung der Zollsendungen.

1. Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und statistischen Vorschriften sowie der durch sonstige Verwaltungsbehörden erlassenen Anordnungen vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die den Gegenstand eines und desselben Frachtbriefes bilden, es sei denn, daß Verwaltungs- oder Tarifvorschriften etwas anderes bestimmen.

Wenn solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, weil sie in einer Station hinterlegt sind, muß der Frachtbrief die genaue Angabe enthalten, bei welcher Stelle sie hinterlegt sind.

2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

3. Der Absender haftet der Eisenbahn, sofern dieser kein Verschulden zur Last fällt, für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen könnten, sowie für alle Schäden, welche infolge Nichtbeachtung der Vorschriften der zuständigen Behörden durch den Absender entstanden sind. Wird infolge Fehlens, Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Begleitpapiere die Absendung, die Beförderung oder die Auslieferung der Sendung verzögert, ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der Verzögerung das tarifmäßige Lagergeld oder Wagenstandgeld zu erheben.

4. Für den Verlust eines dem Frachtbriefe beigegebenen oder darin angeführten Begleitpapieres (§ 6 Ziffer 9 e) haftet die Eisenbahn, wenn hierdurch das Gut beschädigt (teilweiser Verlust und Beschädigung), oder wenn die Lieferfrist überschritten wurde, nach den Bestimmungen des Titels III. Für andere Folgen des Verlustes eines derartigen Begleitpapieres haftet die Eisenbahn nur dann, wenn sie die Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns vernachlässigt hat.

5. Der Absender ist verpflicht, für die Verpackung und Bedeckung der Güter entsprechend den Zoll- und Steuervorschriften zu sorgen. Wenn der Absender diese Vorschriften nicht befolgt, kann die Eisenbahn die Annahme der Sendungen verweigern; sie ist auch berechtigt, die Sendung auf Rechnung des Absenders vorschriftmäßig verpacken oder bedecken zu lassen. § 13

6. Die über die Grenzen des Zollgebiets aus- oder durchzuführenden Güter sowie die dieses Gebiet transitierenden Güter unterliegen der Anmeldepflicht für statistische Zwecke.

7. Der Versender ist verpflichtet, bei der Abfertigungsstelle einen statistischen Anmeldeschein zu kaufen und nach Ausfüllung dem Frachtbriefe beizuschließen. Wird der statistische Anmeldeschein durch die Eisenbahn ausgefüllt, ist sie berechtigt hierfür die tarifmäßige Gebühr zu erheben.

Kapitel II.

Ausführung des Frachtvertrages.

§ 14. § 14.

Auflieferung und Verladung. Bestellung der Wagen. Verwendung bedeckter oder offner Wagen. Umladung.

I. Auflieferung.

1. Die Güter müssen bei den durch die Eisenbahn bezeichneten Stellen während der Dienststunden, die von der Eisenbahn festzusetzen und durch Aushang bekannt zu machen sind, aufgeliefert werden.

2. Die Eisenbahn kann die Stückgüter gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr selbst anfahren oder Rollfuhrunternehmer dafür bestellen. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39. Die Rollfuhrleute haben ihren Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Dem Absender steht frei, von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen oder die Güter selbst anzufahren oder sie durch andere Unternehmer anfahren zu lassen.

Für die in dieser Ziffer angeführten Leistungen haftet die Eisenbahn als Spediteur.

3. Die Eisenbahn kann im Tarif vorschreiben, daß das Überladen von Gütern, die auf der Versandstation von Schiffen, Kraftwagen und Flugzeugen unmittelbar auf die Eisenbahn übergehen sollen, gegen Zahlung der im Tarif oder durch Aushang bekanntzumachenden Gebühren von ihr selbst oder durch besondere Unternehmer ausgeführt wird. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39.

Für die in dieser Ziffer angeführten Leistungen haftet die Eisenbahn als Spediteur.

4. An Sonn- und Festtagen braucht die Eisenbahn gewöhnliche Frachtgüter nicht anzunehmen. Eilgutsendungen werden angenommen, sofern die Aufgabestation laut Tarif solche Sendungen an diesen Tagen annimmt und die Erfüllung von Zoll- und Steuervorschriften oder von Vorschriften anderer Verwaltungsbehörden die Annahme nicht verhindert.

5. Wird die Annahme einer durch die Eisenbahn zu verladenden Sendung vom Absender dadurch verzögert, daß er nicht alle zum Frachtbriefe gehörenden Güter binnen 24 Stunden auliefert, kann die Eisenbahn für das eingelagerte Gut das tarifmäßige Lagergeld erheben. Dieses Recht steht der Eisenbahn auch zu, wenn der Absender den wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit beanstandeten Frachtbrief nicht binnen 24 Stunden nach Beginn der Auslieferung berichtigt übergibt oder bei Freivermerk die vorauszuzahlenden Frachtbeträge und Gebühren nicht innerhalb derselben Frist begleicht.

II. Bestellung der Wagen.

6. Die Bereitstellung der Wagen für Güter, die der Absender zu verladen hat, muß unter Angabe des Gutes, des ungefähren Gewichts und der Bestimmungsstation für einen bestimmten Tag nachgesucht werden. Bei der Bestellung des Wagens kann die Eisenbahn Sicherheit in der Höhe des tarifmäßigen Wagenstandgeldes für einen Tag verlangen. Die für einen bestimmten Tag bestellten Wagen werden nur nach Möglichkeit beigestellt. Können die Wagen nicht beigestellt werden oder werden sie zu einem anderen Zeitpunkte als nachgesucht wurde, bereitgestellt, ist der Absender kostenfrei hiervon womöglich zu verständigen.

7. Wagen von bestimmtem Ladegewicht, bestimmter Ladefläche oder spezieller Bauart werden nur nach Möglichkeit beigestellt.

8. Nähere Bestimmungen über Bestellung der Wagen enthalten die Tarife.

9. Wird ein Wagen vor der Bereitstellung wieder abbestellt, so hat der Besteller eine im Tarif festzusetzende Gebühr zu entrichten, welche das Wagenstandgeld für einen halben Tag nicht überschreiten darf.

Wird ein Wagen nach der Bereitstellung vor Ablauf der Beladefrist abbestellt, so ist das tarifmäßige Wagenstandgeld höchstens für 24 Stunden zu zahlen.

Wird der Wagen nach Ablauf der Beladefrist abbestellt, so ist vom Zeitpunkt der Bereitstellung das tarifmäßige Wagenstandgeld zu zahlen, mindestens jedoch für einen Tag.

§ 14.

III. Verladung.

10. Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind, hat der Tarif zu bestimmen, soweit nicht diese Verkehrsordnung Vorschriften darüber enthält oder eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn im Frachtbriefe getroffen ist.

11. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Verladung die in den Tarifen vorgesehene Gebühr zu erheben. Zur Erhebung dieser Gebühr ist die Eisenbahn auch dann berechtigt, wenn die Verladung, welche der Eisenbahn obliegt, mit ihrer Zustimmung durch den Absender ausgeführt wird.

12. Die Eisenbahn ist verpflichtet, zur Verladung gehörig gereinigte und betriebsfähige Wagen zu stellen. Wenn die Verladung dem Absender obliegt, hat er sich vor der Verladung zu überzeugen, ob der bereitgestellte Wagen der Bauart nach für die zu verladende Sendung geeignet ist, ob er rein ist und an den Wänden, am Fuß- und Dachboden keine offensichtlichen Mängel vorhanden sind, durch welche eine Beschädigung der Sendung erfolgen könnte. Werden solche Mängel festgestellt, kann der Absender die Beistellung eines anderen Wagens kostenfrei verlangen. Überdies gelten die in den Tarifen vorgesehenen Bestimmungen betreffend die Verladung in Güterwagen.

13. Wenn die Verladung dem Absender obliegt, so ist er gegenüber der Eisenbahn für alle Schäden und Kosten, die aus einer mangelhaften Verladung entstehen, haftbar.

14. Wenn am Wagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit (Belastungsgrenze) angeschrieben sind, ist für die Beladung das Ladegewicht maßgebend. Eine Belastung über das Ladegewicht ist nur dann zulässig, wenn nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nichts zu befürchten ist, daß die Belastung infolge von Witterungseinflüssen während der Beförderung die Tragfähigkeit überschreiten werde. Eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastung ist in keinem Falle gestattet. Bei Wagen, an denen nur das Ladegewicht angeschrieben ist, darf die angeschriebene Gewichtsgrenze bis zu 5 v. H. überschritten werden.

15. Die Verladung durch den Absender hat in der Regel während der Dienststunden (§ 14 Ziffer 1) zu erfolgen; sie muß innerhalb der im Tarif festgesetzten Frist vollendet sein. Diese Frist beginnt mit dem Zeitpunkte der Bereitstellung des Wagens, frühestens jedoch vom Beginn der Dienststunden der Aufgabestation.

16 Wird die Frist überschritten oder wird der wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit beanstandete Frachtbrief nicht innerhalb der Ladefrist berichtigt übergeben oder werden bei Freivermerk die vorauszuzahlenden Frachtbeträge und Gebühren nicht innerhalb derselben Frist beglichen, so hat der Absender das tarifmäßige Wagenstandgeld zu zahlen. Für Sonn- und Festtage ist Wagenstandgeld nur dann zu zahlen, wenn die Ladefrist schon am Tage vorher abgelaufen ist. Die Eisenbahn kann, wenn die Ladefrist um mehr als 24 Stunden überschritten wird, die Bestellung als erloschen betrachten, das Gut auf Kosten und Gefahr des Absenders ausladen und auf Lager nehmen oder einem Spediteur übergeben. Auf Stationen, welche an Sonn- und Festtagen für den Ladedienst geöffnet sind, wird das Wagenstandgeld wie an gewöhnlichen Tagen berechnet.

17. Der Lauf der in den Ziffern 5 und 15 dieses Paragraphen vorgesehenen Fristen ruht:

a) für die Dauer der Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- und andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten; wenn jedoch die Erledigung dieser Förmlichkeiten durch den Absender verzögert wird, längstens 48 Stunden;

b) an Sonn- und Feiertagen auf den für die Güterabfertigung an diesen Tagen geschlossenen Stationen;

c) für die Zeit, während welcher die Verladung infolge eisenbahnamtlicher Anordnung unmöglich war, sofern diese Anordnung nicht durch den Absender veranlaßt wurde.

18. Wenn die ordnungsmäßige Abwickelung des Verkehrs durch Güteranhäufungen in der Aufgabestation gefährdet wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, nach Maßgabe des Bedarfs die Ladefristen und die lagerzinsfreie Zeit abzukürzen sowie das Wagenstandgeld und das Lagergeld zu erhöhen.

Verfügungen dieser Art müssen durch die Aufsichtsbehörde genehmigt werden und können am Tage ihrer Bekanntmachung in Kraft treten. Die Bekanntmachung hat in dem für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Blatt zu erfolgen (§ 9). Wenn jedoch zur Erhaltung des ordnungsmäßigen Verkehrs die sofortige Einführung solcher Anordnungen erforderlich ist, so hat die Eisenbahn das Recht, solche Anordnungen mit Gültigkeit des Aushangtages durch Aushang einer entsprechenden Bekanntmachung auf der betreffenden Station zu erlassen. In dem Aushang ist zu vermerken, daß diese Anordnung der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf. Erfolgt die Genehmigung dieser Anordnung durch die Aufsichtsbehörde nicht innerhalb acht Tagen nach dem in der Bekanntmachung angegebenen Tage, so ist die Verfügung als nichtig zu betrachten. Diese durch Aushang bekanntgemachten Verfügungen sowie deren spätere Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde sind in dem für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Blatt zu veröffentlichen.

IV. Verwendung bedeckter oder offener Wagen. § 14.

19. Die Tarife bestimmen, welche Güter in offenen Wagen befördert werden dürfen und unter welchen Bedingungen Wagendecken für offene Wagen mietweise überlassen werden.

Der Absender kann im Frachtbriefe verlangen:

a) daß Güter in bedeckten Wagen befördert werden, für die der Tarif offene Wagen vorsieht;

b) daß Güter in offenen Wagen befördert werden, für die der Tarif bedeckte Wagen vorsieht.

Dieses Verlangen wird nicht berücksichtigt, wenn Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Polizei- oder anderer Verwaltungsbehörden oder zwingende Gründe des Betriebes entgegenstehen.

Im Falle der Berücksichtigung des unter a) erwähnten Antrages, kann die Eisenbahn eine im Tarif festzusetzende höhere Fracht erheben.

V. Umladung.

20. Wenn infolge mangelhafter Verladung durch den Absender, welche äußerlich bei der Annahme nicht wahrnehmbar war, die Sendung umgeladen, gerichtet, oder in anderer Weise verladen werden mußte, fallen die diesbezüglichen Kosten dem Absender bezw. Empfänger zur Last (§ 17). Wird hierdurch der Wagen aufgehalten, so erhebt die Eisenbahn das tarifmäßige Wagenstandgeld, längstens jedoch für einen Tag. Mit dem abgeladenen Teil wird wie mit dem abgeladenen Übergewicht gemäß § 7 Ziffer 18 dieser Verkehrsordnung vorgegangen.

21. Wenn die Umladung, das Richten oder Verladen in anderer Weise nicht durch Verschulden des Absenders erfolgt, geschieht dies kostenfrei; die Beförderung des abgeladenen Teiles erfolgt gleichfalls unentgeltlich.

22. Wenn die Sendung aus Gegenständen besteht, deren Umladung besondere Sorgfalt oder Fachkenntnisse erfordert (z. B. lose Früchte, unverpackte Glaswaren usw.) kann die Eisenbahn den Absender um Weisungen bezüglich der Verladung angehen.

23. Wenn die Betriebsverhältnisse oder die Beschaffenheit des Gutes die Aus- und Umladung nicht gestatten, kann die Eisenbahn die Sendung anhalten und Verfügung vom Absender zu verlangen.

24. Erteilt der Absender binnen acht Tagen vom Tage der Absendung der Aufforderung keine Weisungen oder sind die Weisungen undurchführbar, wird im Sinne des § 24 Ziffer 6, 7 und 8 vorgegangen.

In obigen Fällen kann die Eisenbahn, wenn sie sich an den Absender um Weisungen bezüglich der Umladung wendet, Wagenstandgelder für die ganze Dauer des Aufenthaltes des Wagens erheben, sofern die Umladung durch Verschulden des Absenders erfolgt; erfolgt die Umladung nicht durch ein Verschulden des Absenders, nur für die Zeit nach Ablauf der oben angegebenen achttägigen Frist.

§ 15.

Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden. § 15.

1. Die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften werden, solange das Gut sich unterwegs befindet, von der Eisenbahn erfüllt.

2. Der Absender kann entweder selbst oder durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten der im vorigen Absatz bezeichneten Behandlung beiwohnen, um alle nötigen Aufklärungen zu geben und sachdienliche Bemerkungen zu machen, ohne, daß daraus für ihn das Recht begründet würde, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Förmlichkeiten selbst zu erfüllen.

3. Will der Absender selbst oder durch einen namhaft gemachten Bevollmächtigten der Zoll- oder Steuerbehandlung beiwohnen, hat er dies im Frachtbriefe in der Rubrik „Erklärungen wegen Erledigung der durch die Zoll-, Polizei-, Steuer- und sonstigen Verwaltungen vorgeschriebenen Förmlichkeiten unter Bezeichnung der Zollabfertigungsstation" zu vermerken. Auf Antrag und gegen Erstattung der Kosten ist der Absender oder sein Bevollmächtigter von der Ankunft des Gutes auf der Station, wo diese Behandlung stattfindet, zu benachrichtigen.

4. Schreibt der Absender im Frachtbriefe für die Erledigung der Zoll-, Steuer-, Polizei- oder anderer verwaltungsbehördlicher Förmlichkeiten eine Weise vor, die durch die Eisenbahn nicht ausgeführt werden kann, so werden die Förmlichkeiten von der Eisenbahn in der Weise erfüllt, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint. Die Eisenbahn hat den Absender auf seine Kosten hiervon zu verständigen.

5. Wird infolge der Erledigung der von den Zoll-, Steuer-, Polizei- sowie anderen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten die Absendung oder die weitere Beförderung der Sendung länger als 48 Stunden vom Zeitpunkte der Bereitstellung zur Abfertigung durch Verschulden des Absenders aufgehalten, so kann die Eisenbahn nach Ablauf dieser Frist das tarifmäßige Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben.

§ 15. Für die Erledigung der von den Zoll-, Steuer-, Polizei- oder anderen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten bei der Auslieferung der Sendung beträgt die lagergeldfreie bezw. wagenstandgeldfreie Frist:

a) für Güter, die aus Wagen ausgeladen werden . . . . . 2 Tage,

b) für Güter, die in den Wagen während Erledigung der Förmlichkeiten verbleiben . 1 Tag.

In diese Fristen werden der Ausladetag bezw. der Tag der Stellung des Wagens für die Erledigung der Förmlichkeiten sowie die Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet, sofern an diesen Tagen das betreffende Amt diese Förmlichkeiten nicht erledigt.

6. Wenn die statistische Anmeldepflicht während der Beförderung oder auf Verlangen des Absenders bezw. des Empfängers durch die Eisenbahn erfüllt wird, werden die tatsächlichen Auslagen für den Anmeldeschein und die statistische Gebühr erhoben. Bei den vom Auslande sowie von den Privat- und Schmalspurbahnen anlangenden Sendungen werden die Anmeldescheine durch die Bestimmungsstation ausgefüllt und der Preis für die Anmeldescheine vom Empfänger erhoben.

7. Wenn auf der Bestimmungsstation ein Zollamt besteht, und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf der Bestimmungsstation vorschreibt, oder beim Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut unverzollt auf der Bestimmungsstation ankommt, so hat der Empfänger das Recht, auf der Bestimmungsstation die Zollbehandlung zu besorgen. Wenn er von diesem Recht Gebrauch macht, muß er vorher die auf der Sendung haftenden Kosten begleichen und den Frachtbrief einlösen.

8. Wenn die Eisenbahn auf Verlangen des Verfügungsberechtigten oder im Sinne der geltenden Vorschriften von Amtswegen die Zoll-, Steuer-, Polizei- und andere durch die Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten erledigt, so hat sie das Recht, dafür eine im Tarif vorgesehene Gebühr zu erheben. Diese Leistungen kann die Eisenbahn unter ihrer Verantwortung einem Kommissionär übertragen oder durch eigene Organe ausführen. In beiden Fällen hat die Eisenbahn die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

§ 16.

§ 16.

Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes. Einlösung des Frachtbriefes. Auslieferung. Ausladung. Nachwiegung und Nachzählung in der Bestimmungsstation. Zuführung. Abnahmefristen.

I. Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft der Sendung.

1. Die Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes geschieht nach Wahl der Eisenbahn durch die Post, durch Fernsprecher, durch Telegramm oder schriftlich durch besonderen Boten. Auf schriftlichen Antrag des Empfängers kann die Abfertigungsstelle eine besondere Art der Benachrichtigung mit ihm vereinbaren.

2. Die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung hat erst dann zu erfolgen, wenn das Gut in der Bestimmungsstation angelangt ist.

3. Die Benachrichtigung gilt als bewirkt:
bei Zustellung durch die Post 12 Stunden, durch Telegramm 3 Stunden nach der Aufgabe,
bei Zustellung durch Fernsprecher oder durch einen Boten mit der Aufgabe, bezw. mit der Aushändigung.

4. Der Bote hat die Benachrichtigung dem Empfänger oder einer ermächtigten Person, in ihrer Abwesenheit einem erwachsenen Familienmitgliede, Gesellschafter oder einem beim Empfänger beschäftigten Angestellten einzuhändigen. Die Zustellung ist durch Unterschrift zu bestätigen unter Angabe des Tages und der Stunde der Zustellung.

5. Wurde die Zustellung durch Boten vergeblich versucht, kann die Eisenbahn die Benachrichtigung nach Wahl durch die Post, Telegramm oder Fernsprecher ausführen. In diesem Falle werden die obigen Fristen vom Zeitpunkte des Erscheinens des Boten mit der Benachrichtigung beim Empfänger gerechnet.

6. Ausgefertigt wird die Benachrichtigung unentgeltlich, für die Zustellung oder Zusendung kann die Eisenbahn den Ersatz ihrer Auslagen verlangen.

7. Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger schriftlich darauf verzichtet und bei bahnlagernd gestellten Gütern, wenn der Absender sie im Frachtbriefe nicht ausdrücklich vorgeschrieben hat, und schließlich bei Stückgutsendungen, welche die Eisenbahn gemäß Ziffer 26 dieses Paragraphen dem Empfänger zuführt.

8. Ist eine Wagenladung wegen Laufunfähigkeit des Wagens unterwegs umgeladen worden, so muß das dem Empfänger bei der Benachrichtigung mitgeteilt werden.

9. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Orte der Ablieferung dem Empfänger das Gut und den mit der Empfangsbestätigung über alle erhobenen Gebühren versehenen Frachtbrief zu übergeben.

10. Zur Einlösung des Frachtbriefes gilt als ermächtigt derjenige, welcher die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung versehen mit der Empfangsbestätigung durch den Empfänger vorzeigt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Identität des Empfängers oder die Echtheit seiner Unterschrift zu prüfen.

In den Fällen, in welchen die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung unterbleibt (§ 16 Ziffer 7), wird die Sendung dem im Frachtbriefe namhaft gemachten Empfänger, welcher sich auf Verlangen zu legitimieren hat, ausgeliefert.

11. Durch Annahme des Frachtbriefes und des Gutes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten (siehe § 18 Ziffer 4).

12. Der Übergabe des Gutes an den Empfänger steht gleich die Übergabe an die Zoll- und Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter Verschluß der Eisenbahn stehen, sowie die nach dieser Verkehrsordnung zulässige Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause.

13. Als Ort der Ablieferung im Sinne der Ziffer 9 dieses Paragraphen gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation oder Güternebenstelle auch dann, wenn im Frachtbrief ein anderer Bestimmungsort angegeben ist (siehe § 6 Ziffer 9g).

14. Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, ohne Unterschied, ob er hierbei im eigenen oder im fremden Interesse handelt. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen, wenn nicht der Absender der Eisenbahn eine entgegenstehende Verfügung im Sinne des § 21 erteilt hat.

III. Ausladung.

15. Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Empfänger auszuladen sind, hat der Tarif zu bestimmen, soweit nicht diese Verkehrsordnung Vorschriften darüber enthält.

16. Der Absender kann im Frachtbriefe verlangen:

a) daß die laut Tarif durch den Empfänger auszuladenden Güter durch die Eisenbahn,

b) daß die laut Tarif durch die Eisenbahn auszuladenden Güter durch den Empfänger auszuladen sind.

Ein solches Verlangen kann auch der Empfänger stellen, sofern der Absender im Frachtbrief keinen entgegengesetzten Antrag eingetragen hat.

Die Eisenbahn ist nur dann verpflichtet, obige Anträge zu berücksichtigen, wenn nach ihrem Ermessen die Beschaffenheit des Gutes, die örtlichen sowie die Betriebsverhältnisse in der Bestimmungsstation es gestatten.

Werden solche Anträge berücksichtigt, hat die Eisenbahn dieses im Frachtbriefe zu vermerken.

17. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Ausladung in solchem Falle eine im Tarif festgesetzte Gebühr zu erheben.

Zur Erhebung dieser Gebühr ist die Eisenbahn auch dann berechtigt, wenn die Ausladung, die der Eisenbahn obliegt, durch den Empfänger ausgeführt wird (§ 16 Ziffer 16b).

18. Bei der Ablieferung dürfen außer der Empfangsbescheinigung weitere Erklärungen, namentlich über tadellose oder rechtzeitige Ablieferung nicht verlangt werden.

19. Vom Empfänger abzuholende Güter sind ihm, wenn die Eisenbahn sie auszuladen hat, auf den Güterböden, sonst auf den Entladeplätzen zur Verfügung zu stellen.

Der Empfänger hat den eingelösten und saldierten Frachtbrief vorzuzeigen.

Derjenige, welcher den eingelösten Frachtbrief vorzeigt, wird als durch den Empfänger zur Empfangnahme der Sendung ermächtigt angesehen.

20. Vor Einlösung des Frachtbriefes ist der Empfänger nicht berechtigt, die Sendung oder einzelne Stücke zu öffnen oder Muster zu entnehmen. Die Eisenbahn kann jedoch bei manchen Gütern allgemein oder nur in gewissen Stationen die Entnahme von Mustern unter den im Tarif angegebenen Bedingungen gestatten.

§ 16.

IV. Nachzählung und Verwiegung auf der Bestimmungsstation.

21. Der Empfänger kann bei der Ablieferung verlangen, daß die Güter in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe nachgezählt und nachgewogen werden. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die beantragte Nachwiegung und Nachzählung vorzunehmen, es sei denn, daß die vorhandenen Wiegevorrichtungen nicht ausreichen oder die Beschaffenheit des Gutes oder die Betriebsverhältnisse dies nicht gestatten. Kann die Nachwiegung auf der Bestimmungsstation nicht vorgenommen werden, so kann der Empfänger das Gut auf der nächsten von der Eisenbahn als geeignet befundenen Waage in Gegenwart eines Bevollmächtigten der Eisenbahn nachwiegen. Er hat die hierdurch entstehenden Kosten einschließlich der Entlohnung des Bevollmächtigten der Eisenbahn zu zahlen.

22. Für die Nachzählung und Nachwiegung der Sendung auf Verlangen des Absenders gemäß § 6 Ziffer 9 i oder des Empfängers gemäß Ziffer 21 dieses Paragraphen werden die tarifmäßigen Gebühren erhoben.

23. Ob die Verwiegung auf der Güterbodenwaage oder auf der Gleiswaage zu erfolgen hat, ferner die Art der Verwiegung, bleibt der Eisenbahn überlassen. Wenn die Sendung aus mehreren Stücken besteht, wird jedes einzelne Stück oder einzelne Partien besonders nur dann gewogen, wenn der Absender im Frachtbriefe das Gewicht der einzelnen Stücke oder Partien gesondert angegeben hat. Für solche Verwiegung ist die tarifmäßige Gebühr zu zahlen.

Wenn die Eisenbahn das Gut bei der Annahme gewogen und das Gewicht im Frachtbriefe vermerkt hat, kann sie das Verlangen der Nachwiegung auf der Bestimmungsstation ablehnen, wenn in dieser Station Wiegevorrichtungen derselben Art wie bei der Annahme nicht vorhanden sind. Der Empfänger kann jedoch die Nachwiegung in einer anderen Station, wo derartige Wiegevorrichtungen vorhanden sind, verlangen. In diesem Falle hat der Empfänger die Fracht für die Beförderung der Sendung zur Wiegestation und zurück zu bezahlen.

24. Wird bei der Nachzählung oder Nachwiegung eine Minderzahl oder ein Mindergewicht festgestellt, die von der Eisenbahn zu vertreten sind, so hat die Eisenbahn dem Empfänger die Gebühren für die Feststellung sowie die anderen Kosten der Feststellung zu ersetzen.

25. Für die Verwiegung von Gütern auf der Gleiswaage gelten die Vorschriften des § 7 Ziffer 10.

V. Zuführung.

26. Die Eisenbahn kann die Stückgüter, welche sie selbst auszuladen hat, gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr selbst zuführen oder Rollfuhrunternehmer dafür bestellen. Die Stationen, welche Stückgüter zuführen, haben dieses bei den Güterabfertigungsstellen entsprechend bekannt zu machen. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39. Die Rollfuhrleute haben den Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

27. Auch auf den Stationen, wo die Eisenbahn für die Zuführung sorgt, sind die Empfänger berechtigt, ihre Güter selbst abzuholen oder sie durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmen abholen zu lassen. Wollen sie von diesem Rechte Gebrauch machen, so haben sie dieses der Abfertigungsstelle vor der Ankunft des Gutes schriftlich anzuzeigen.

28. Die Eisenbahn kann jedoch im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde dieses Recht dem Empfänger gemäß Ziffer 27 dieses Paragraphen vorübergehend oder, wenn besondere Verhältnisse es erfordern, auch dauernd beschränken oder aufheben. Eine derartige Anordnung muß in der im § 11 Ziffer 6 vorgesehenen Art veröffentlicht werden.

29. Müssen Güter nach Räumen der Zoll- oder Steuerverwaltung gebracht werden, die außerhalb der Bahnhöfe liegen, so kann dieses die Eisenbahn gegen Erstattung der Kosten selbst besorgen oder unter ihrer Verantwortung auf Kosten des Verfügungsberechtigten durch einen Spediteur besorgen lassen, auch wenn der Empfänger sich die Selbstabholung vorbehalten hat.

30. Die Eisenbahn kann im Tarife vorschreiben, daß das Überladen von Gütern, die auf der Bestimmungsstation vom Eisenbahnwagen unmittelbar in Schiffe, Kraftfahrzeuge und Flugzeuge übergehen sollen, gegen Zahlung der im Tarif oder durch Aushang bekanntzumachenden Gebühren von ihr selbst oder durch besondere Unternehmer ausgeführt wird. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39. Für diese Handlungen haftet die Eisenbahn als Spediteur.

31. Ist an dem im Frachtbrief gemäß § 6 Ziffer 9 g angegebenen Bestimmungsorte keine Güterabfertigungs- oder Güternebenstelle vorhanden, hat die Eisenbahn auch keine allgemeinen Einrichtungen für die Weiterbeförderung der Güter dorthin getroffen und hat weder der Absender noch der Empfänger für die unmittelbare Weiterbeförderung gesorgt, so hat die Eisenbahn wegen der Weiterbeförderung die Pflichten des Spediteurs (§ 26 Ziffer 3).

32. Die gemäß Ziffer 26 dieses Paragraphen dem Empfänger zugeführte Sendung kann auch einem Familienmitgliede, Gesellschafter oder Angestellten ausgeliefert werden. § 16.

33. Die Fristen, innerhalb deren die Güter dem Empfänger von der Eisenbahn zugeführt werden, sind durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekanntzumachen.

VI. Fristen für die Abnahme der Güter.

34. Die von der Eisenbahn auszuladenden und von ihr nicht zugeführten Güter sind innerhalb der im Tarife festzusetzenden Frist abzunehmen. Diese Frist muß mindestens 24 Stunden betragen und beginnt mit der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes (§ 16 Ziffer 3).

Die Frist, innerhalb deren die vom Empfänger auszuladenden Güter abzunehmen sind, ist durch den Tarif bekanntzumachen. Die Frist beginnt mit der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes.

35. Sind die zu entladenden Wagen nicht rechtzeitig bereitgestellt, so beginnt die Entladefrist erst mit dem Zeitpunkte der Bereitstellung.

36. Sind die Güter bahnlagernd gestellt und hat der Absender im Frachtbriefe die Benachrichtigung des Empfängers nicht ausdrücklich vorgeschrieben oder hat der Empfänger auf die Benachrichtigung schriftlich verzichtet oder ist die Benachrichtigung nicht möglich, so beginnt die Abnahmefrist mit der Bereitstellung des Gutes.

37. Die Auslieferung der Güter erfolgt während der Dienststunden. An Sonn- und Festtagen braucht die Eisenbahn Frachtgüter nicht auszuliefern. Eilgüter werden ausgeliefert, vorausgesetzt, daß der zoll- oder steueramtlichen Behandlung kein Hindernis entgegensteht. Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Güter während der Dienststunden abgefahren werden.

38. Der Lauf der Abnahme- und Ausladefristen ruht während der im § 15 Ziffer 5 festgesetzten Zeit für die Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, ferner während der Zeit, während welcher die Abnahme infolge eisenbahnamtlicher Anordnungen unmöglich war, sofern diese Anordnung nicht durch den Empfänger verursacht wurde; auf Stationen, auf welchen der Ladedienst an Sonn- und Festtagen, ruht, auch an diesen Tagen.

39. Wird das Gut nicht innerhalb der festgesetzten Frist abgenommen, so ist das tarifmäßige Lager- oder Wagenstandgeld verwirkt. Auch kann die Eisenbahn die vom Empfänger nicht rechtzeitig ausgeladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten ausladen. Für Sonn- und Festtage ist Wagenstandgeld nur dann zu zahlen, wenn die Entladefrist schon am Tage vorher abgelaufen ist. Auf Stationen, auf welchen der Ladedienst an Sonn- und Festtagen geöffnet ist, wird für die Verzögerung der Ausladung das Wagenstandgeld wie an gewöhnlichen Tagen berechnet. In außergewöhnlichen Verhältnissen kann die Eisenbahn mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die vom Empfänger auszuladenden Sendungen vor Ablauf der Abnahmefrist ausladen, sie kann jedoch hierfür keine Ausladegebühr verlangen.

40. Der Empfänger kann nach Einlösung des Frachtbriefes eine Wagenladungssendung ohne Umladung mit neuem Frachtbriefe nach einer anderen Station aufgeben, sofern die Tarife nichts anderes bestimmen. Im Falle der Neuaufgabe ist die Eisenbahn berechtigt, für die Zeit nach Ablauf der Ausladefrist bis zur Neuaufgabe das Wagenstandgeld sowie eine besondere in den Tarifen festgesetzte Gebühr zu erheben.

41. Meldet sich der benachrichtigte Empfänger zur Abnahme des Gutes und kann es ihm nicht innerhalb drei Stunden nach seinem Eintreffen bereitgestellt werden, so hat die Eisenbahn ihm die Kosten der vergeblich versuchten Abholung zu ersetzen. Auf Verlangen des Empfängers hat die Eisenbahn die vergeblich versuchte Abholung auf dem Frachtbriefe zu bescheinigen.

42. Die vom Empfänger auszuladenden Wagen sind der Eisenbahn nach der Entladung in beladungsfähigem Zustande, das ist gehörig rein und mit eingefaßten Zubehörstücken zurückzustellen. Kommt der Empfänger dieser Verpflichtung nicht nach, werden diese Handlungen durch die Eisenbahn gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr veranlaßt.

43. Wenn die ordnungsmäßige Abwickelung des Verkehrs durch Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, nach Maßgabe des Bedarfs die Ladefristen und die lagerzinsfreie Zeit abzukürzen, sowie das Wagenstandgeld und das Lagergeld zu erhöhen.

Verfügungen dieser Art müssen von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden und können am Tage ihrer Bekanntmachung in Kraft treten. Die Bekanntmachung hat in dem für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Blatt zu erfolgen (§ 9). Wenn jedoch zur Erhaltung des ordnungsmäßigen Verkehrs die sofortige Einführung solcher Anordnungen erforderlich ist, so hat die Eisenbahn das Recht, solche Anordnungen mit Gültigkeit des Aushangtages durch Aushang einer entsprechenden Bekanntmachung auf der betreffenden Station zu erlassen. In dem Aushange ist zu vermerken, daß diese Anordnung der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf. Erfolgt die Genehmigung dieser Anordnung durch die Aufsichtsbehörde nicht innerhalb acht Tagen nach dem in der Bekanntmachung angegebenen Tage, so ist die

§ 16. Verfügung als nichtig zu betrachten. Diese durch Aushang bekannt gemachten Verfügungen sowie deren spätere Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde sind in dem für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Blatte zu veröffentlichen.

§ 17.

§ 17.

Zahlung der Fracht.

1. Die Frachtgelder (Fracht und Nebengebühren) und sonstigen Kosten, deren Bezahlung der Absender nicht laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat (§ 6 Ziffer 9 n) gelten als auf den Empfänger überwiesen. Der Absender kann entweder die ganze Fracht samt allen Nebengebühren und anderen Kosten oder nur einen Teil der Fracht bis zu einem bestimmten Betrage oder bis zu einer bestimmten Station, schließlich alle oder nur gewisse Kosten als Frankatur übernehmen.

2. Die Gebühren und Kosten, welche der Absender übernimmt, hat er in der hierfür bestimmten Rubrik des Frachtbriefes genau in einer jede Zweifel ausschließenden Weise zu bezeichnen, und zwar:

a) wenn der Absender die Fracht bis zur Bestimmungsstation oder bis zu einer bestimmten Station (Landesgrenze) samt Nebengebühren und Kosten für die auf der Versandstation vollzogenen Leistungen übernimmt, bezeichnet er es durch das Wort „franco" oder „franco bis zur . . . . . ",

b) wenn der Absender nur manche bestimmte Gebühren oder Kosten übernimmt, bezeichnet er es durch das Wort „franco" unter Hinzufügung der übernommenen Gebühr z. B. „franco Zoll" oder „franco Fracht und Zoll"; das Wort „Zoll" bedeutet, daß der Absender sowohl die von der Zollbehörde zu erhebenden Gebühren und Spesen als auch die von der Eisenbahn zu erhebende Gebühr für die Besorgung der Verzollung zu tragen hat; der Ausdruck „Fracht" umfaßt auch die Nebengebühren und Kosten der Versa dstation:

c) wenn der Absender außer den Gebühren unter a) auch die nach der Absendung des Gutes bis zur Einlösung des Frachtbriefes entstandenen Gebühren und Kosten übernimmt, bezeichnet er es durch die Worte „franco sämtlichen Gebühren". Diese Bezeichnung umfaßt jedoch nicht Beträge zu Gunsten dritter Personen z. B. Zoll, welche der Absender, wenn er sie übernehmen (frankieren) will, in der unter b) angegebenen Art bezeichnen muß;

d) übernimmt der Absender einen in einer Geldsumme auszudrückenden Teil der Frachtgebühren, bezeichnet er es durch Worte „franco . . . . G . . P, in Worten: . . . . . G . . . P".

3. Bei Sendungen, die nach dem Ermessen der Versandbahn schnellem Verderb ausgesetzt sind, oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Fracht nicht sicher decken, kann sie Vorauszahlung der Fracht verlangen. Auch kann die Eisenbahn in Ausnahmetarifen mit ermäßigten Frachtsätzen die Vorausbezahlung der Fracht vorbehalten.

4. Wenn der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernimmt und wenn dieser Betrag bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden kann, kann die Eisenbahn die Hinterlegung einer den Kosten annähernd entsprechenden Summe als Sicherheit fordern. Desgleichen kann Sicherheit verlangt werden, wenn der Absender die Zollgebühren und andere Kosten übernimmt.

Die Abrechnung mit dem Absender hat binnen 2 Wochen nach Ablauf der Lieferfrist zu erfolgen.

5. Die Versandstation muß sowohl im Duplikat wie im Frachtbrief die als Frankatur erhobenen Beträge einzeln aufführen.

§ 18.

§ 18.

Unrichtige Berechnung der Gebühren.

1. Im Falle ungenauer oder unrichtiger Berechnung der Fracht, Nebengebühren, Kosten sowie Zuschläge aus § 7 muß der Mehrbetrag durch die Eisenbahn zurückerstattet, der Minderbetrag der Eisenbahn nachgezahlt werden.

2. Von der Eisenbahn festgestellte Überzahlungen müssen, wenn sie für einen Frachtbrief den Betrag von 0,50 Gulden übersteigen, kostenlos den Berechtigten möglichst bald mitgeteilt und ausgeglichen werden.

3. Die Eisenbahn hat den Verpflichteten zur Zahlung der infolge unrichtiger Berechnung festgestellten Unterschiede aufzufordern und ihm eine entsprechende Frist zur Begleichung einzuräumen.

4. Zu wenig bezahlte Beträge hat der Absender der Eisenbahn nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die er nach Maßgabe des Frankaturvermerks im Frachtbrief übernommen hat (§ 17, Ziffer 1), sowie der aus dem Titel der Frachtzuschläge (§ 7) entstandenen Minderbeträge. Im übrigen liegt die Nachzahlung dem Empfänger ob.

5. Die nach diesem Artikel auf einem Frachtbrief geschuldeten Summen sind, sofern sie den Betrag von 10 Gulden übersteigen, vom Tage der Einbringung der Reklamation mit sechs vom Hundert zu verzinsen.

§ 19. § 19.

Nachnahmen und Barvorschüsse.

1. Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme belasten. Die Aufgabestation ist berechtigt, in zweifelhaften Fällen vom Absender die Vorlage einer Bescheinigung über den Wert des Gutes zu verlangen. Der Nachnahmebetrag muß in der Landeswährung ausgedrückt werden; hiervon können die Tarife Ausnahmen zulassen. Der Tarif kann auch den Mindestbetrag der Nachnahmebelastung bestimmen.

2. Als Bescheinigung über die Belastung mit Nachnahme dient der abgestempelte Frachtbrief oder das Duplikat. Auf Verlangen sind außerdem besondere Nachnahmescheine gebührenfrei auszuhändigen.

3. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme auszuzahlen, bevor der Betrag vom Empfänger bezahlt ist. Dieser Betrag muß dem Absender innerhalb einer Frist von 3 Wochen nach der Einzahlung zur Verfügung gestellt werden; bei Verzögerung kann der Absender 6 v. H. Zinsen von Ablauf dieser Frist verlangen.

4. Die Eisenbahn hat, sobald die Nachnahme bezahlt ist, den Absender auf dessen Kosten zu benachrichtigen. Ist die Auszahlung im Tarife vom Ablauf einer bestimmten Frist abhängig gemacht oder eine andere Art der Auszahlung vorgesehen, so ist keine besondere Benachrichtigung erforderlich.

5, Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

6. Die Eisenbahn kann einen Barvorschuß bis zu einem im Tarife vorgesehenen Betrage gewähren, wenn er nach dem Ermessen der Versandstation durch den Wert des Gutes sicher gedeckt wird.

7. Der Betrag der Nachnahme und des etwa gewährten Barvorschusses ist vom Absender in den Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen. Diese Eintragung ist auch bei einer Abweichung von einer Eintragung in Ziffern maßgebend.

8. Für die Nachnahme wird die tarifmäßige Gebühr (Provision) berechnet; diese Gebühr wird in ursprünglicher Höhe auch dann erhoben, wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder eingeschränkt wird.

§ 20. § 20.

Verpflichtungen der Empfangsbahn.

Die Empfangsbahn hat alle sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Forderungen, insbesondere Fracht und sonstige auf dem Gute haftende Gebühren und Kosten (Nebengebühren, Nachnahmen, Barvorschüsse, Frachtzuschläge, Zoll-, Steuer- und andere Gebühren) einzuziehen und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für Rechnung der vorhergehenden Bahnen und der sonstigen Berechtigten.

Kapitel III.

Abänderung des Frachtvertages.

§ 21. § 21.

Recht zur Abänderung des Frachtvertrages.

1. Der Absender allein hat das Recht, den Frachtvertrag nachträglich abzuändern, indem er verfügt, daß das Gut:

a) auf der Versandstation wieder zurückgegeben,
b) daß es unterwegs aufgehalten,
c) daß seine Ablieferung ausgesetzt werde,
d) daß es am Bestimmungsort einer anderen Person abgeliefert,
e) daß es nach einem anderen Ort überführt und dort:
   1. dem im Frachtbriefe angegebenen Empfänger,
   2. oder einer anderen Person abgeliefert;
f) oder daß es an die Versandstation zurückgesandt werde.

Der Absender kann ebenfalls durch nachträgliche Verfügung verlangen:

a) daß die Sendung mit Nachnahme belastet wird,
b) daß der im Frachtbrief angegebene Nachnahmebetrag erhöht, ermäßigt oder zurückgenommen wird,
c) daß die mit Frachtbrief auf den Empfänger überwiesene Fracht von ihm selbst ganz oder teilweise bezahlt wird (§ 17).

2. Nachträgliche Verfügungen anderen Inhaltes sind unzulässig, sofern die Tarife nicht Ausnahmen enthalten.

3. Nachträgliche Verfügungen können sich nicht auf Teile, sondern nur auf die ganze Sendung beziehen.

§ 21. 4. Die nachträglichen Verfügungen muß der Absender durch eine schriftliche von ihm unterschriebene Erklärung nach dem Muster der Anlage F dieser Verkehrsordnung treffen. Hinsichtlich der Ausstellung nachträglicher Verfügungen gelten die Bestimmungen des § 6 betreffend Ausstellung des Frachtbriefes.

Der Absender hat gleichzeitig das Frachtbriefduplikat vorzulegen und die obige Erklärung darin einzutragen (siehe jedoch § 24 Ziffer 5). Die Versandstation hat auf dem Duplikat die Annahme der nachträglichen Verfüguug durch Aufdrückung des Datumstempels unter der Erklärung des Absenders zu bestätigen und das Duplikat dem Absender zurückzugeben.

5. Hat die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikats zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, dem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, verantwortlich.

6. Wenn der Absender die Erhöhung, Ermäßigung oder Aufhebung einer Nachnahme verlangt, so muß er die ihm etwa ausgestellte Bescheinigung über die Nachnahme vorweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder ermäßigt, so wird die Bescheinigung dem Absender nach Berichtigung zurückgegeben. Im Falle der Aufhebung der Nachnahme wird ihm die Bescheiniguug abgenommen.

7. Jede Verfügung des Absenders, die in anderer als der oben vorgeschriebenen Form gegeben wird, ist nichtig.

8. Die Eisenbahn gibt den Verfügungen des Absenders nur Folge, wenn sie ihr durch Vermittelung der Versandstation zugegangen sind.

Das unmittelbar an die Bestimmungsstation gerichtete Verlangen des Absenders, die Sendung an den Empfänger nicht auszuliefern, kann vorläufig berücksichtigt werden. Der Absender hat jedoch der Empfangsstation die vorgeschriebene Verfügung in einer angemessenen Zeit beizubringen. Andernfalls wird die Sendung dem Empfänger ausgeliefert.

9. Bei leicht verderblichen Gütern oder solchen, deren Wert die infolge der Ausführung der nachträglichen Verfügung entstehenden Kosten nicht sicher deckt, kann die Eisenbahn die Vorausbezahlung der Frachtgebühren und anderer Kosten oder, wenn diese im voraus nicht festgestellt werden können, die Hinterlegung einer Sicherheit verlangen.

10. Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist, oder sobald der letztere seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Maßgabe des § 16 Ziffer 14 schriftlich geltend gemacht hat. Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm gegenüber für die Folgen der Nichtbeachtung unter den in Titel III angegebenen Bedingungen haftbar wird.

§ 22.

§ 22.

Ausführung der nachträglichen Verfügungen.

1. Die Eisenbahn darf die Ausführung der in § 21 Ziffer 1 vorgesehenen Verfügungen nur dann verweigern oder verzögern oder solche Verfügungen in veränderter Weise ausführen, wenn:

a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt, in dem sie der Eisenbahn zugehen, nicht mehr möglich ist,

b) durch ihre Befolgung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde,

c) ihrer Ausführung in den Fällen einer Aenderung einer Bestimmungsstation gesetzliche oder sonstige Bestimmungen, insbesondere Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen,

d) in den Fällen einer Anderung der Bestimmungsstation der Wert des Gutes voraussichtlich die Gesamtkosten der Beförderung bis zur neuen Bestimmungsstation nicht deckt, es sei denn, daß der Betrag dieser Kosten sofort entrichtet oder sichergestellt werde,

e) wenn die nachträgliche Verfügung infolge einer gemäß § 5 Ziffer 6 erlassenen Anordnung unmöglich ist.

In diesen Fällen ist der Absender unverzüglich von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen.

Wenn die Eisenbahn diese Hindernisse nicht voraussehen konnte, trägt der Absender alle Folgen, die sich daraus ergeben, daß die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat.

2. Die Versandstation ist verpflichtet, die nachträglichen Verfügungen möglichst rasch auszuführen. Auf Verlangen des Absenders hat die Versandstation auf seine Kosten die Bestimmungs- oder Anhaltestation von der nachträglichen Verfügung telegrafisch zu verständigen. Dieses Telegramm muß mittels schriftlicher Benachrichtigung in der in § 21 Ziffer 4 vorgeschriebenen Form bestätigt werden. Bis zum Empfang der schriftlichen Verfügung darf die Bestimmungsstation oder Anhaltestation in diesem Falle den Frachtbrief oder die Sendung dem Empfänger weder ausliefern noch die Sendung weitersenden.

3. Hat der Absender die Auslieferung des Gutes auf einer Zwischenstation verfügt, so wird die Fracht bis zu dieser Station nach den zwischen der Versandstation und der genannten Zwischenstation geltenden Tarifen erhoben. § 22.

Hat der Absender die Rücksendung nach der Versandstation verfügt, so wird die Fracht berechnet:

a) bis zur Station, wo die Sendung aufgehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;

b) von der genannten Station bis zur Versandstation nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der Absender die Weiterbeförderung nach einer anderen Station verfügt, so wird die Fracht berechnet:

a) bis zur Station, wo die Sendung aufgehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;

b) von der genannten Station bis zur neuen Bestimmungsstation nach den zwischen diesen beiden letzteren Stationen geltenden Tarifen.

4. Verfügt der Absender, daß die Sendung unterwegs angehalten oder auf der Bestimmungsstation zurückgehalten wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, für jede Verzögerung über acht Stunden das tarifmäßige Stand- oder Lagergeld zu erheben. Beträgt die Verzögerung mehr als 24 Stunden, so kann die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders ausladen und auf Lager nehmen oder einem Lagerhaus übergeben.

5. Die Eisenbahn kann, wenn die nachträgliche Verfügung nicht durch ihr Verschulden veranlaßt ist, für deren Ausführung neben Erhebung der gemäß Ziffer 3 dieses Paragraphen berechneten Frachtkosten, Nebengebühren und Barauslagen eine im Tarif festzusetzende Gebühr verlangen.

§ 23. § 23.

Beförderungshindernisse.

1. Wird der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung einer Sendung verhindert, so hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um Anweisung zu ersuchen, oder ob es zweckmäßiger ist, das Gut von Amtswegen unter Abänderung des Beförderungswegs zu befördern. Die Eisenbahn hat in diesem Fall Anspruch auf Zahlung der Fracht über diesen anderen Weg und verfügt über die diesem Weg entsprechende Lieferfrist, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

2. Wenn kein anderer Beförderungsweg vorhanden ist, wendet sich die Eisenbahn an den Absender um Anweisung; indessen ist die Eisenbahn zur Einholung der Anweisung im Falle vorübergehender Behinderung infolge der in § 5 Ziffer 6 bezeichneten Umstände nicht verpflichtet.

3. Der Absender, der von einem Beförderungshindernis benachrichtigt wird, kann vom Vertrag zurücktreten, muß aber dann der Eisenbahn je nach Lage des Falles entweder die Fracht für die bereits zurückgelegte Strecke oder die Kosten der Vorbereitung der Beförderung, außerdem alle sonstigen Kosten bezahlen, die in den Tarifen vorgesehen sind, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

4. Ist der Absender nicht im Besitz des Frachtbriefduplikats, so dürfen die in diesem Paragraphen vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern.

5. Es wird nicht Folge gegeben:

a) Anweisungen des Absenders, die nicht durch Vermittelung der Versandstation gegeben werden;

b) der Anweisung, ein Gut zurückzusenden oder nach einer anderen Bestimmungsstation zu senden, dessen Wert aller Wahrscheinlichkeit nach die Kosten der Rück- oder Weitersendung nicht deckt, es sei denn, daß diese Kosten sofort bezahlt oder sichergestellt werden.

6. Erteilt der Absender, der von einem Beförderungshindernis benachrichtigt ist, innerhalb angemessener Frist keine ausführbare Anweisung, so ist nach den für Ablieferungshindernisse geltenden Bestimmungen (§ 24) zu verfahren.

7. Wenn das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Absenders wegfällt, so ist das Gut der Bestimmungsstation zuzuleiten, ohne daß Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist hiervon möglichst rasch zu benachrichtigen.

8. Nach Eintritt des Beförderungshindernisses werden Sendungen, welche über die unterbrochene Strecke zu befördern wären, nur dann zur Beförderung angenommen, wenn der Absender einen fahrbaren Weg im Frachtbriefe vorschreibt.

9. Beförderungshindernisse, welche länger als 48 Stunden dauern, müssen unter Anführung der Ursache, der annähernden Dauer sowie des Hilfsweges, in dem für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Blatt veröffentlicht werden.

§ 24.

Ablieferungshindernisse, Verzögerung der Abnahme.

1. Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln, verweigert er die Annahme, oder löst er den Frachtbrief nicht innerhalb der von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist ein, oder ergibt sich vor Einlösung des Frachtbriefes ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat die Bestimmungsstation unverzüglich den Absender durch die Versandstation von dem Ablieferungshindernis auf seine Kosten zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen.

2. Wenn der Absender im Frachtbrief das Verlangen gestellt hat, daß er auf seine Kosten unmittelbar telegrafisch oder durch die Post von dem Ablieferungshindernisse benachrichtigt werde, hat ihn die Bestimmungsstation unmittelbar zu verständigen. Der Absender ist in diesem Falle unter den im Tarife festzusetzenden Bedingungen berechtigt, seine Anweisung gleichfalls unmittelbar an die Bestimmungsstation zu richten.

3. Der Absender kann unter den im Tarif festzusetzenden Bedingungen im Frachtbrief auch vorschreiben, daß ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne vorherige Benachrichtigung zurückgeschickt werde.

4. In keinem anderen Falle darf das Gut dem Absender ohne sein ausdrückliches schriftliches Einverständnis zurückgesandt werden.

5. Verweigert der Empfänger die Abnahme des Gutes, so steht dem Absender das Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefduplikat nicht vorweisen kann.

Wenn der Empfänger nach Verweigerung der Abnahme sich nachträglich zur Abnahme des Gutes meldet, ist ihm dieses abzuliefern, sofern nicht die Bestimmungsstation inzwischen entgegengesetzte Anweisungen des Absenders erhalten hat. Von dieser nachträglichen Ablieferung ist der Absender sofort durch eingeschriebenen Brief zu benachrichten, dessen Kosten auf dem Gut haften.

6. Ist die Benachrichtigung des Absenders nicht tunlich, oder ist der Absender mit der Erteilung der Anweisung säumig, oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so hat die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen. Sie hat in diesem Falle die Pflichten eines ordentlichen Kaufmannes. Die Eisenbahn ist jedoch auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf lastenden Kosten und Auslagen in einem Lagerhause für Rechnung und Gefahr des Verfügungsberechtigten zu hinterlegen.

7. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, insofern nicht Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Polizei- und anderer Verwaltungsbehörden entgegenstehen:

a) Güter, die nach Ablauf der Abnahmefrist nicht abgenommen werden, wenn sie schnellem Verderben unterliegen, oder nach den örtlichen Verhältnissen weder auf der Eisenbahn noch in einem privaten Lagerhause eingelagert werden können, sofort;

b) alle anderen Güter, die weder durch den Empfänger abgenommen noch durch den Absender zurückgenommen werden, 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit ohne Förmlichkeit bestmöglich zu verkaufen. Wenn aber ihr Wert durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert würde, oder wenn die Lagerkosten in keinem Verhältnisse zum Werte des Gutes stehen würden, kann die Sendung schon früher bestmöglich verkauft werden. Von dem bevorstehenden Verkauf ist, wenn dies möglich ist, der Absender zu benachrichtigen. Die Eisenbahn kann, wenn sie den Verkauf selbst vornimmt, außer den baren Auslagen und gegebenenfalls der Fracht für die Beförderung der Sendung zur Verkaufsstelle eine im Tarif festzusetzende Gebühr erheben.

8. Von der Hinterlegung und vom erfolgten Verkaufe des Gutes hat die Eisenbahn den Absender unverzüglich zu benachrichtigen, wenn dieses möglich ist; unterläßt sie es, so haftet sie für den daraus entstandenen Schaden. Dem Absender ist der Verkaufserlös nach Abzug der noch nicht bezahlten Auslagen, Fracht und Nebengebühren zur Verfügung zu stellen.

9. Sofern in diesem Paragraphen nichts anderes vorgesehen ist, gelten für die Verfügungen des Absenders, welche infolge Ablieferungshindernisses getroffen werden, die Bestimmungen der §§ 21 und 22 der Verkehrsordnung.

10. Wird der Frachtbrief vom Empfänger eingelöst, das Gut aber nicht innerhalb der für die Abnahme festgesetzten Frist abgenommen, oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis, so ist der Empfänger nochmals zur Abnahme aufzufordern und zu benachrichtigen, daß das Gut auf seine Gefahr und Kosten lagere.

Die Eisenbahn ist berechtigt, solche Güter auf Lager zu geben, oder zu veräußern unter Beachtung der Vorschriften der Ziffer 6 und 7 dieses Paragraphen, wobei anstelle des Absenders der Empfänger tritt. Im Falle des Verkaufs ist der Erlös nach Abzug der Kosten dem Empfänger zur Verfügung zu stellen.

11. Den nach Veräußerung der Sendung ungedeckten Teil der Fracht, anderer Gebühren oder Kosten hat der Absender und nach Einlösung des Frachtbriefes der Empfänger zu entrichten. § 24.

12. Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Ablieferungshindernissen, sofern sie nicht durch Verschulden der Eisenbahn entstanden sind, außer den in den Bestimmungen dieses Paragraphen erwähnten Gebühren sowie den hierdurch entstandenen Kosten eine im Tarif festzusetzende besondere Gebühr für die Benachrichtigung sowie Ausführung der Verfügung zu erheben.

Kapitel IV.

Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn.

§ 25. Pfandrecht der Eisenbahn. § 25.

Die Eisenbahn hat für alle im § 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers am Gut. Dieses Pfandrecht besteht, solange sich das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie inne hat.

Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach den Zivilgesetzen.

Titel III.

Haftung der Eisenbahnen. Klagen.

Kapitel I.

Haftung.

§ 26. Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen. § 26.

1. Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

2. Jede nachfolgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen.

3. Die Haftung der Eisenbahn auf Grund dieser Verkehrsordnung hört auf der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstation auf, auch wenn der Absender einen anderen Bestimmungsort angegeben hat. Wegen der Weiterbeförderung hat die Eisenbahn die Pflichten des Spediteurs. Hat die Eisenbahn Einrichtungen zur Weiterbeförderung des Gutes nach solchen Orten getroffen (§ 1 Ziffer 5 und § 16 Ziffer 26), so haftet sie bis zum Bestimmungsort als Frachtführer.

§ 27. Umfang der Haftung. § 27.

1. Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht.

2. Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage usw.), oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

3. Sie ist von der Haftung für den durch Überschreitung der Lieferfrist entstandenen Schaden befreit, wenn sie beweist, daß die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

4. Die Eisenbahn ist berechtigt, gegen Erhebung einer im Tarife bestimmten Gebühr ihre Haftung auf alle oder auf einzelne Fälle, in welchen sie von der Haftung gemäß Ziffer 1, 2 und 3 befreit ist, auszudehnen.

§ 28. Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus besonderen Ursachen entstehen können.

1. Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden, die aus einer oder mehreren der nachbenannten Ursachen entstehen:

a) der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung oder nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender auf diese Weise befördert werden;

§ 28.

b) der mit dem Fehlen einer Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr für Güter, die ohne Verpackung nach ihrer Natur Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

c) der mit dem Auf- oder Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung oder nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender oder nach Vereinbarung mit dem Empfänger vom Absender verladen oder vom Empfänger entladen werden;

d) der besonderen Gefahr des gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder der Beschädigung, namentlich durch Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung, Verstreuung, der gewisse Güter wegen ihrer eigentümlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind;

e) der Gefahr, die damit verbunden ist, daß Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, trotzdem unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgegeben werden, oder daß Gegenstände, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnuug oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln durch den Absender aufgegeben werden;

f) der für lebende Tiere mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr;

g) der Gefahr, deren Abwendung durch die Begleitung von lebenden Tieren oder Gütern bezweckt wird, wenn nach den Bestimmungen dieser Verkehrsordnung oder nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender diesen Tieren oder Gütern eine Begleitung beigegeben werden muß.

2. Wenn nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer oder mehreren der in Ziffer 1 dieses Paragraphen erwähnten Ursachen entstehen konnte, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist.

3. Die Eisenbahn ist berechtigt, gegen Erhebung einer besonderen im Tarif bestimmten Gebühr ihre Haftung auf Schäden, welche aus allen oder gewissen in Ziffer 1 dieses Paragraphen erwähnten Ursachen entstehen, auszudehnen.

§ 29.

§ 29.

Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes.

1. Wenn von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieser Verkehrsordnung Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten ist, so wird die Entschädigung berechnet

nach dem Börsenpreis,
in Ermangelung eines solchen nach dem Marktpreis,
in Ermangelung beider nach dem gemeinen Wert,

den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit hatten, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Jedoch darf vorbehaltlich der im § 34 Ziffer 1 vorgesehenen Einschränkung die Entschädigung 50 Gulden für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen.

Wenn die Berechnung der Frachtgebühren nach den in den Tarifen für einzelne Stücke der Sendung vorgesehenen Gewichtsnormen erfolgt, wird das auf diese Weise festgestellte und nicht das wirkliche Gewicht der Berechnung der Entschädigung zu Grunde gelegt.

Werden die Frachtgebühren laut Tarif nicht nach dem Gewicht der Sendung für die Stückzahl, sondern nach der Ladefläche des verwendeten Wagens berechnet, so wird das durchschnittliche Gewicht derartiger Güter der Berechnung der Entschädigung zu Grunde gelegt.

Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten für das Gut bezahlt worden ist, jedoch vorbehaltlich der in den § 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen ohne weiteren Schadenersatz.

2. Sind die als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienenden Beträge in fremder Währung ausgedrückt, so erfolgt die Umrechnung nach dem Kurs zur Zeit und am Ort der Zahlung.

3. Die Eisenbahn ist berechtigt, gegen Erhebung einer besonderen in den Tarifen bestimmten Gebühr das in Ziffer 1 dieses Paragraphen vorgesehene Höchstmaß der Entschädigung zu erhöhen.

§ 30.

§ 30.

Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden verlorenen Gutes.

1. Der Berechtigte (§§ 16 Ziffer 14, 21 Ziffer 10) kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn es nicht innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf der gemäß § 11 berechneten Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

2. Der Berechtigte kann bei der Empfangnahme der Entschädigung für das in Verlust geratene Gut in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, daß das Gut binnen vier Monaten nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird, sofort benachrichtigt werden soll. § 30.

Ueber diesen Vorbehalt wird ihm eine Bescheinigung erteilt.

3. In diesem Fall kann der Berechtigte innerhalb dreißig Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl auf der Versandstation oder auf der im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsstation kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung und vorbehaltlich aller Ansprüche auf Entschädigung wegen Verspätung gemäß § 33 und gegebenenfalls § 35 ausgeliefert werde.

4. Wenn der in Ziffer 2 dieses Paragraphen erwähnte Vorbehalt in der Quittung nicht gemacht oder keine Anweisung in der in Ziffer 3 dieses Paragraphen bezeichneten Frist von dreißig Tagen erteilt worden ist, oder endlich, wenn das Gut später als vier Monate nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden worden ist, so kann die Eisenbahn frei darüber verfügen.

§ 31. § 31.

Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

1. Bei Gütern, die nach ihrer besonderen natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, haftet die Eisenbahn für Gewichtsverluste nur insoweit, als die nachstehend bestimmten Normalsätze überschritten werden:

a) zwei vom Hundert des Gewichts für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter sowie für die nachstehenden Güter:

Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,
Felle,
Fettwaren,
Fische, getrocknete,
Früchte, frische,
Gemüse, frisches,
Häute,
Hautabfälle,
Hopfen,
Hörner und Klauen,
Kitte, frische,
Knochen, ganze oder gemahlene,
Leder,
Obst, getrocknetes oder gebackenes,
Pferdehaare,
Rinden,
Salz,
Schafwolle,
Schweinsborsten,
Seifen und harte Oele,
Süßholz,
Tabak, geschnittener,
Tabakblätter, frische,
Tierflechsen,
Wurzeln;

b) eines vom Hundert des Gewichts für alle übrigen trockenen Güter, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust unterliegen.

2. Die in Ziffer 1 dieses Paragraphen vorgesehene Beschränkung der Haftung tritt nicht ein, soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die die Annahme eines regelmäßigen Gewichtsverlustes rechtfertigen.

3. Wenn mehrere Stücke mit einem einzigen Frachtbrief befördert werden, wird der Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern sein Gewicht bei der Aufgabe entweder auf dem Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

4. Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Gewichtsverlust statt.

5. Durch diesen Paragraphen werden die Vorschriften des § 28 nicht berührt.

6. Die Eisenbahn kann gegen eine besondere im Tarif festgesetzte Gebühr auf das Recht des prozentuellen Abzuges des Gewichtsverlustes infolge besonderer natürlicher Beschaffenheit des Gutes gänzlich oder teilweise verzichten.

§ 32. § 32.

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes.

1. Bei Beschädigung hat die Eisenbahn, abgesehen von dem im § 34 Ziffer 1 vorgesehenen Fall, den Betrag des Minderwerts des Gutes und zwar ohne weiteren Schadensersatz vorbehaltlich der in den §§ 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen zu zahlen.

§ 32. 2. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes der ganzen Sendung zu zahlen wäre (§ 29);

b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes dieses Teils der Sendung zu zahlen wäre (§ 29).

§ 33.

§ 33.

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist.

1. Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn, wenn der Berechtigte nicht nachweist, daß ein Schaden aus dieser Überschreitung entstanden ist, zu zahlen:

$^1/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist;
$^2/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^1/_{10}$ bis $^2/_{10}$ der Lieferfrist;
$^3/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^2/_{10}$ bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist;
$^4/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^3/_{10}$ bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist;
$^5/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^4/_{10}$ der Lieferfrist.

2. Wird der Nachweis erbracht, daß ein Schaden aus der Überschreitung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht zu entrichten.

3. Als Frachtgebühr gilt die bloße Fracht ohne Nebengebühren.

4. Die in den Ziffern 1 und 2 dieses Paragraphen vorgesehene Entschädigung kann nicht neben der bei gänzlichem Verlust zu leistenden Entschädigung verlangt werden.

Bei teilweisem Verlust ist sie gegebenenfalls für den nicht verloren gegangenen Teil der Sendung zu entrichten.

Bei Beschädigung tritt sie gegebenenfalls neben die in § 32 vorgesehene Entschädigung.

§ 34.

§ 34.

Beschränkung der Entschädigung bei gewissen Tarifen.

1. Die Eisenbahn kann in besonderen Beförderungsbedingungen (Spezial- oder Ausnahmetarifen), die gegenüber der nach den gewöhnlichen Bedingungen (Allgemeinen Tarifen) für die ganze Beförderung berechneten Fracht eine Ermäßigung enthalten, die bei Verlust und Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung noch weiter als nach dem in den §§ 29, 32 und 33 vorgesehenen Höchstmaße beschränken und die Angabe des Lieferwertes bis zu einem bestimmten Betrag beschränken oder dieselbe gänzlich ausschließen.

Ist ein solcher Höchstbetrag in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungsstrecke angewendet worden ist, so tritt die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn nur ein, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache sich auf diesem Teil der Beförderungsstrecke ereignet hat.

2. Wünscht der Absender die Anwendung solcher Tarife, so muß er das Verlangen im Frachtbrief eintragen (§ 6 Ziffer 9 l).

§ 35.

§ 35.

Angabe des Lieferwertes.

1. Der Absender kann den Lieferwert durch Eintragung des betreffenden Betrages im Frachtbriefe gemäß Bestimmung § 6 Ziffer 9 m der Verkehrsordnung angeben. Der Lieferwert ist in der Landeswährung anzugeben, es sei denn, daß die Tarife die Angabe des Lieferwertes in fremder Währung gestatten.

2. Es wird eine besondere Gebühr von einem Viertel vom Tausend der angegebenen Summe für je angefangene 10 km erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen, auch einen Mindestbetrag festsetzen.

3. Ist der Lieferwert angegeben, so kann bei Überschreitung der Lieferfrist beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, daß ein Schaden aus dieser Überschreitung entstanden ist, bis zur Höhe des angegebenen Lieferwertes

$^2/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist,
$^4/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^1/_{10}$ bis einschließlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist,
$^6/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^2/_{10}$ bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist,
$^8/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^3/_{10}$ bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist,

die ganze Fracht bei jeder Ueberschreitung von mehr als $^4/_{10}$ der Lieferfrist;

b) wenn der Nachweis erbracht wird, daß ein Schaden aus der Überschreitung entstanden ist, eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Lieferwertes.

4. Als Frachtgebühr gilt die bloße Fracht ohne Nebengebühren.

5. Ist der Betrag des angegebenen Lieferwertes geringer als die in § 33 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese Entschädigungen an Stelle der unter a) und b) erwähnten Beträge verlangt werden. § 35.

6. Wird der Nachweis erbracht, daß ein Schaden aus dem gänzlichen oder teilweisen Verlust oder aus der Beschädigung eines Gutes entstanden ist, für welches der Lieferwert angegeben ist, so kann außer der in den §§ 29 und 32 oder gegebenenfalls in § 34 vorgesehenen Entschädigung ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe der angegebenen Summe beansprucht werden.

§ 36. § 36.

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

In allen Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den §§ 29, 32, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

§ 37. § 37.

Verzinsung des Entschädigungsbetrages.

1. Der Berechtigte kann sechs vom Hundert Zinsen der ihm auf einen Frachtbrief gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von 10 Gulden übersteigt.

2. Diese Zinsen laufen vom Tage der in § 40 vorgesehenen Reklamation.

§ 38. § 38.

Rückerstattung der Entschädigung.

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Außerdem hat die Eisenbahn im Falle einer durch Betrug erwirkten Entschädigung unbeschadet der strafrechtlichen Folgen Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem zu Unrecht bezahlten Betrage gleichkommt.

§ 39. § 39.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. Beschwerden.

1. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

2. Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen oder Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen ausüben, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

3. Beschwerden können mündlich oder schriftlich angebracht werden. Die Eisenbahn hat die Beschwerden zu prüfen und sobald wie möglich einen Bescheid zu erteilen.

Kapitel II.

Reklamationen. Klagen aus dem Frachtvertrag. Verjährung.

§ 40. § 40.

Reklamationen.

1. Außergerichtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag müssen schriftlich bei der in § 42 näher bezeichneten Eisenbahn angebracht werden.

2. Zur Geltendmachung sind die gemäß § 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

3. Bei Geltendmachung solcher Ansprüche hat der Absender das Frachtbriefduplikat, der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen. Vermag der Absender das Frachbriefduplikat nicht vorzulegen, so kann er seinen Anspruch gegen die Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann geltend machen, wenn er nachweist, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

4. Bei Reklamationen wegen gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung der Sendung muß der Wert des Gutes bescheinigt werden.

5. Den Reklamationen, welche andere Personen, als die nach § 41 Berechtigten einbringen, müssen auf besonderen Blättern ausgestellte Erklärungen beigebracht werden, wonach der Berechtigte in die Auszahlung der Entschädigungssumme an den Reklamanten einwilligt. In diesen Erklärungen müssen die den Gegenstand der Reklamation bildenden Frachtbriefe ersichtlich gemacht werden. Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Unterschriften unter den Erklärungen beglaubigt werden. Die Erklärungen werden von der Eisenbahn zurückbehalten.

6. Reklamationen wegen Rückerstattung der unrichtig berechneten Frachtgebühren müssen die detaillierte Begründung der Ansprüche enthalten.

§ 40. 7. Der Frachtbrief, das Frachtbriefduplikat und die übrigen Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, müssen in Urschrift oder in beglaubigter Abschrift vorgelegt werden. Bei der endgültigen Erledigung der Reklamation kann die Eisenbahn in diesem Falle die Vorlage der Urschriften des Frachtbriefes, Frachtbriefduplikats oder des Nachnahmescheins verlangen, um auf ihnen die endgültige Erledigung zu beurkunden.

8. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Reklamation möglichst rasch schriftlich zu erledigen. Im Falle auch nur teilweiser Berücksichtigung der Reklamation trägt die Eisenbahn die Kosten der Zustellung des Bescheides sowie der Überweisung des Betrages.

§ 41.

§ 41.

Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen.

1. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrages geleistet worden sind, ist der Absender oder Empfänger befugt, je nachdem, wer die Zahlung geleistet hat.

2. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen Nachnahmen ist nur der Absender befugt.

3. Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages sind befugt:

der Absender, solange ihm nach § 21 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen;

der Empfänger von dem Zeitpunkt an, zu dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist.

4. Zur Erhebung der Klage durch den Absender bedarf es der Vorlegung des Frachtbriefduplikats. Vermag der Absender das Frachtbriefduplikat nicht vorzulegen, so kann er seinen Anspruch gegen die Bahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend machen, wenn er nachweist, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

§ 42.

§ 42.

Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind.

1. Ansprüche auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrages geleistet sind, können nur gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat.

2. Ansprüche wegen Nachnahme können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

3. Sonstige Ansprüche auf Grund des Frachtvertrages können nur gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn geltend gemacht werden, auf deren Strecken sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

4. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den vorigen Paragraphen bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

5. Die Vorschriften dieses Paragraphen finden keine Anwendung auf den Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander nach Maßgabe des Kapitels III des Titels III.

§ 43.

§ 43.

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes.

1. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder von dem Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und das Gewicht des Gutes und, soweit dies möglich ist, den Betrag, die Ursache und den Zeitpunkt des Schadens sofort durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen. Dem Berechtigten ist auf Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme auszuhändigen.

2. Zur Feststellung gemäß Ziffer 1 dieses Paragraphen ist der Verfügungsberechtigte zuzuziehen. Ist die Aufforderung des Verfügungsberechtigten untunlich, oder erscheint derselbe nicht in der von der Eisenbahn bestimmten Frist, sind zwei unbeteiligte Zeugen, nötigenfalls Sachverständige zuzuziehen.

3. Ergibt die auf Verlangen des Verfügungsberechtigten vorgenommene Untersuchung keinen, oder nur einen von der Eisenbahn schon anerkannten teilweisen Verlust oder Beschädigung, so hat er die entstandenen Kosten zu tragen.

4. Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht des Gutes sowie die Schadensursache und der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt werden.

§ 44. § 44.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage.

1. Mit der Abnahme des Gutes sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen. Jedoch erlöschen nicht:

(1) Entschädigungsansprüche, bei denen der Berechtigte nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

(2) Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie bei einer der im § 42 Ziffer 3 bezeichneten Bahnen innerhalb einer Frist von vierzehn Tagen, den Tag der Abnahme nicht mitgerechnet, angebracht werden;

(3) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung:
   a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Abnahme des Gutes durch den Berechtigten gemäß § 43 festgestellt worden ist;
   b) wenn die Feststellung, die nach § 43 hätte erfolgen sollen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

(4) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Abnahme festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a) daß sich die Eisenbahn dem Berechtigten gegenüber nicht zur Feststellung des Zustandes des Gutes auf der Bestimmungsstation bereit erklärt hat;
   b) daß unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Abnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß § 43 angebracht wird;
   c) daß der Berechtigte beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist;

(5) Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen (§ 18) oder wegen Nachnahmen.

2. Der Berechtigte kann die Abnahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung von behaupteten Schäden stattgegeben ist.

3. Vorbehalte bei der Abnahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

4. Wenn von mehreren im Frachtbrief verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Berechtigte in der im § 16 Ziffer 9 vorgesehenen Quittung feststellen, daß diese genau zu bezeichnenden Gegenstände ihm nicht abgeliefert worden sind.

§ 45. § 45.

Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrage.

1. Ansprüche aus dem Frachtvertrage verjähren in einem Jahre.

Die Verjährung beträgt indessen drei Jahre, wenn es sich handelt um Ansprüche:
   a) des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, die die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;
   b) wegen eines durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachten Schadens;
   c) wegen des in § 38 erwähnten Falles des Betruges.

2. Die Verjährung beginnt:
   a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist
      mit dem Tage der Ablieferung;
   b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes
      mit dem Tage des Ablaufs der Lieferfrist;
   c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern
      mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage der Aufgabe des Gutes;
      und im Falle der Veräußerung der Sendung
      mit dem Tage der Veräußerung;
   d) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen
      mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
   e) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags
      mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in der Frist nicht einbegriffen.

§ 46. 3. Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reklamation gem. § 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat, wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheides und der Rückgabe der Belege liegt dem ob, der sich auf diese Tatsachen beruft.

Weitere Reklamationen hemmen die Verjährung nicht.

4. Für die Hemmung der Verjährung gelten die Bestimmungen des allgemeinen Rechtes.

§ 46.

§ 46.

Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche.

Ansprüche, die gemäß den §§ 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Kapitel III.

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander. Währung.

§ 47.

§ 47.

Abrechnung zwischen den Eisenbahnen.

1. Jede Eisenbahn, die bei der Aufgabe oder Ablieferung des Gutes die Fracht oder andere aus dem Frachtvertrag herrührende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen gebührenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

2. Die Übergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere sofort mit dem Betrag der Fracht und der sonstigen Forderungen zu belasten, soweit sich diese zur Zeit der Übergabe des Gutes aus dem Frachtbrief ergeben, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe der Ziffer 1 dieses Paragraphen.

3. Die Versandbahn haftet vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Absender für die Fracht und sonstigen Beträge, welche der Absender nach Maßgabe des Frachtbriefes zu seinen Lasten übernommen hat.

4. Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne bei der Ablieferung die Fracht und die sonstigen Forderungen, mit denen es belastet war, einzuziehen, ist sie vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Empfänger für die Bezahlung dieser Beträge verantwortlich.

§ 48.

§ 48.

Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust, für Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist.

1. Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieser Verkehrsordnung eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;

b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Bahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich ihre Anteile an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);

c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht verursacht worden ist; die Verteilung erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle übrigen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

§ 49.

§ 49.

Währung.

1. Sämtliche Zahlungen sind in der in Umlauf befindlichen Landeswährung zu leisten.

2. In Stationen, wo das Bedürfnis hierfür besteht oder in manchen Verkehrsbeziehungen kann die Eisenbahn nach ihrem Ermessen auch die Annahme fremder Währung an Zahlungsstatt anordnen.

3. Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Frachten, Nachnahmen, Neben- oder anderen Gebühren, die in inländischer Währung bezahlt werden, umrechnet (Umrechnungskurse), durch Schalteraushang oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

4. Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

Vorschriften

über die nur bedingungsweise zur Beförderung durch die Eisenbahn zugelassenen Gegenstände.

(§ 3 der „Beförderungsvorschriften" 3^4.)

Klasse I.

Explosionsgefährliche Gegenstände.

Ia. Sprengstoffe (Spreng- und Schießmittel).

Allgemeine Bemerkungen.

1. Gegenstände, die nicht zu Schieß- oder Sprengzwecken dienen und durch Feuerzündung nicht zur Explosion gebracht werden können, und gegen Reibung und Stöße nicht empfindlicher als Doppelnitrobenzol sind, gehören im Sinne dieser Vorschriften nicht zu den Spreng- und Schießmitteln.

2. Die Zulassung von Spreng- und Schießmitteln zur Beförderung mit der Eisenbahn erfolgt durch die Aufsichtsbehörde.

3. Die Zulassung der Spreng- oder Schießmittel zur Beförderung mit der Eisenbahn erfolgt auf Grund von Beförderungssicherheitsproben.

4. Der Hersteller ist verpflichtet, durch ständige Proben festzustellen, ob die maßgebenden Eigenschaften der Sprengstoffe, die zur Beförderung zugelassen sind, gewahrt sind.

5. Unbeschadet der Verantwortung des Herstellers für die Einhaltung der maßgebenden Eigenschaften der zur Beförderung zugelassenen Sprengstoffe, kann die Aufsichtsbehörde jederzeit feststellen, ob die Erfüllung dieser Bedingungen gewahrt ist und gegebenenfalls die Beförderung des Sprengstoffes verbieten.

Zur Beförderung sind nur nachstehend genannte Sgrengstoffe zugelassen:

A. Sprengmittel.*)

1. Gruppe. Handhabungssichere Sprengstoffe, die in unbeschränkten Mengen als Stückgut befördert werden dürfen.

a) Ammonsalpetersprengstoffe (vorwiegender Bestandteil Ammonsalpeter), sofern sie in einer Temperatur von 75° innerhalb 48 Stunden keine Stickoxyde absondern, auch vor sowie nach der Lagerung bei Stoß, Reibung und Entzündung nicht gefährlicher sind als Ammonit 1 von folgender Zusammensetzung:

80 v. H. Salpeter, 12 v. H. Trinitroluol, 4 v. H. Holzmehl und 4 v. H. Nitroglyzerin.

Sprengstoffe dieser Art, deren Zusammensetzung sich innerhab des Rahmens der nachstehend aufgeführten Gemenge hält, sind zur Beförderung zugelassen:

α) vorläufig, wenn ihre genaue Zusammensetzung der Aufsichtsbehörde angezeigt wurde,

β) endgültig, wenn auf Grund dieser Anzeige die Aufnahme in die Liste der zur Beförderung mit der Bahn zugelassenen Sprengstoffe durch die Aufsichtsbehörde bestätigt ist.

I. Bergwerksprengstoffe.

A. Gesteinssprengstoffe.

Ammonit 1 (Gemenge von 77 bis 85 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1 bis 6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 10 bis 18 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, 3 bis 4 v. H. Nitroglyzerin auch gelatiniert).

Ammonit 2 (Gemenge von 77 bis 87 Ammonsalpeter, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1 bis 6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen und/oder natürlichen auf chemischem oder biologischem Wege veränderten Zellstoffen, 12 bis 20 Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, wovon 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen).

Ammonit 3 (Gemenge von 72 bis 76 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 3 bis 5 v. H. Kaliumperchlorat, 1 bis 4 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 11 bis 15 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, 3 bis 4 v. H. Nitroglyzerin auch gelatiniert).

*) In Sprengmitteln, die Nitroglyzerin außer Explosivgelatine enthalten, kann das Nitroglyzerin durch Nitroglyzerinurstoffe oder Dinitroglykol ersetzt sein.

Ammonit 4 (Gemenge von 70 bis 77 v. H. Ammonsalpeter, 5 bis 10 v. H. Kaliumperchlorat, 1 bis 4 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen und/oder natürlichem auf chemischem oder biologischem Wege verändertem Zellstoff, 10 bis 16 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Naphtaylamins, wovon bis 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen).

Ammonit 5 (Gemenge von 73 bis 84 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis 5 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 2 bis 12 v. H. Aluminium, 5 bis 15 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, auch bis 5 v. H. Kaliumperchlorat, auch bis 4 v. H. Pflanzenmehl und/oder Zellulose oder natürlichem auf chemischem oder biologischem Wege verändertem Zellstoff, auch bis 4 v. H. festen oder flüssigen Kohlenwasserstoffen).

Ammonit 6 (Gemenge von 82 bis 88 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt werden dürfen, 1 bis 6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 3 bis 8 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, 3 bis 4 v. H. Nitroglyzerin auch gelatiniert).

Ammonit 7 (Gemenge von 83 bis 88 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1 bis 6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen und/oder Zellulose oder natürlichem, auf chemischem oder biologischem Wege verändertem Zellstoff, 7 bis 11 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, wovon bis 4 v. H der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen).

Ammonit 8 (Gemenge von 76 v. H. Ammonsalpeter, 11 v. H. Trinitrotoluol, 6 v. H. Nitroglycerin, 2 v. H. Holzmehl, 5 v. H. Metallalluminium).

Ammongelatine (Gemenge von 28 bis 33 v. H. Dinitrochlorhydrin, wovon bis zu 5 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Nitroglycerin ersetzt sein dürfen, 1 bis 3 v. H. Kollodiumwolle, 45 bis 50 v. H. Ammonsalpeter, 10 bis 15 v. H. Alkalinitralen, 6 bis 12 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, bis 2 v. H. Pflanzenmehl).

B. Wettersprengstoffe.

Wetter-Bradit A (Gemenge von 79,5 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 2 v. H. Trinitrotoluol, 1,5 v. H. Holzmehl, 13 v. H. Küchensalz).

Wetter-Bradit B (Gemenge von 65,5 v. H. Ammonsalpeter, 7,5 v. H. Dinitronaphtalin, 6 v. H. Nitroglycerin, 20 v. H. Küchensalz, 1 v. H. Holzmehl).

Wetter-Bradit C (Gemenge von 64,7 Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 8 v. H. Trinitrotoluol, 1,3 v. H. Holzmehl, 2 v. H. Holzkohle, 20 v. H. Küchensalz.

Wetter-Bradit D (Gemenge von 74,7 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 12 v. H. Trinitrotoluol, 1,3 v. H. Holzmehl, 1 v. H. Holzkohle, 7 v. H. Küchensalz).

Wetter-Bradit E (Gemenge von 63 v. H. Ammonsalpeter, 6 v. H. Kaliumperchlorat, 7 v. H. Trinitrotoluol, 4 v. H. Nitroglycerin, 2 v. H. Holzmehl, 18 v. H. Küchensalz).

Wetter-Bradit F (Gemenge von 77,5 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Kaliumperchlorat, 4 v. H. Trinitrotoluol, 4 v. H. Nitroglycerin, 1,5 v. H. Holzmehl, 9 v. H. Küchensalz).

Wetter-Lignosit A (Gemenge von 62 v. H. Ammonsalpeter, 5 v. H. Kalisalpeter, 6,3 v. H. Trinitrotoluol, 0,7 v. H. Dinitrotoluol, 4 v. H. Holzmehl, 4 v. H. Nitroglycerin, 18 v. H. Küchensalz).

Wetter-Lignosit B (Gemenge von 61,5 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Barytsalpeter, 5 v. H. Dinitrotoluol, 4 v. H. Holzmehl, 4. v. H. gelatiniertes Nitroglycerin, 22,5 v. H. Küchensalz).

Wetter-Lignosit C (Gemenge von 57 v. H. Ammonsalpeter, 22 v. H. Natriumsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 3,5 v. H. Holzkohle, 7 v. H. Chlorammon, 3 v. H. Schwefel).

Wetter-Lignosit D (Gemenge von 81 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 4 v. H. Mononitronaphtalin, 2 v. H. Holzmehl, 9 v. H. Küchensalz).

Wetter-Lignosit E (Gemenge von 53 v. H. Ammonsalpeter, 6 v. H. Nitroglycerin, 3 v. H. Trinitrotoluol, 2 v. H. Holzmehl, 1 v. H. Holzkohle, 35 v. H. Küchensalz).

Wetter-Lignosit F (Gemenge von 83 v. H. Ammonsalpeter, 2 v. H. Barytsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 3 v. H. Dinitrotoluol, 2 v. H. Graphit, 6 v. H. Chlorkalium).

Wetter-Lignosit G (Gemenge von 54 v. H. Ammonsalpeter, 22 v. H. Natronsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 3,5 v. H. Holzmehl, 3,5 v. H. Holzkohle, 10 v. H. Küchensalz, 3 v. H. Schwefel).

Wetter-Lignosit H (Gemenge von 67 v. H. Ammonsalpeter, 5 v. H. Kalisalpeter, 5 v. H. Mononitronaphtalin, 4 v. H. Nitroglycerin, 15 v. H. Küchensalz, 4 v. H. Holzmehl).

Wetter-Lignosit J (Gemenge v. 70 v. H. Ammonsalpeter, 5 v. H. Natronsalpeter, 4 v. H. Mononitronaphtalin, 4 v. H. Nitroglycerin, 5 v. H. Perchlorat, 5 v. H. Küchensalz, 3 v. H. Chloramonium, 4 v. H. Holzmehl).

Wetter-Westfalit A (Gemenge aus 84 v. H. Ammonsalpeter, 2,4 v. H. Barytsalpeter, 1,6 v. H. Naphtalin, 4 v. H. Nitroglycerin, 8 v. H. Chlorkalium).

Wetter-Westfalit B (Gemenge v. 82 v. H. Ammonsalpeter, 1,5 v. H. Holzmehl, 1,5 v. H. Kohle, 4 v. H. Nitroglycerin, 11 v. H. Chlorkalium).

Wetter-Westfalit D (Gemenge von 83,5 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 1,5 v. H. Trinitrotoluol phlegmatisiert, 2 v. H. Holzmehl, 9 v. H. Chlorkalium).

Wetter-Ammoncahücit A (Gemenge von 64,7 v. H. Ammonsalpeter, 8 v. H. Trinitrotoluol, 2 v. H. Kohle, 1,3 v. H. Holzmehl, 4 v. H. gelantiniertes Nitroglycerin, 20 v. H. Chlornatrium).

Wetter-Ammoncahücit B (Gemenge von 67 v. H. Ammonsalpeter, 6 v. H. Dinitrotoluol 1,5 v. H. Holzmehl, 1,5 v. H. Kohle, 4 v. H. gelatiniertes Nitroglycerin, 20 v. H. Chlornatrium).

Wetter-Pionkit A (Gemenge von 62 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglycerin, 10 v. H. Nitrotoluol, 2 v. H. Holzmehl, 22 v. H. Küchensalz).

Wetter-Pionkit B (Gemenge von 81 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Trinitrotoluol, 4 v. H. Nitroglycerin, 2 v. H Zellulose, 10 v. H. Küchensalz).

Forst- und Landwirtschaftsbradit (Gemenge von 70 v. H. Ammonsalpeter, 12 v. H. Trinitrotoluol und anderen Stickstoffverbindungen, 0,5 v. H. Nitroglycerin, 7 v. H. Kaliumperchlorat, 1,5 v. H. Holzmehl, 1 v. H. Holzkohle, 8 v. H. Küchensalz).

II. Andere Sprengstoffe.

b) Organische Nitroverbindungen, soweit sie gegen Stoß, Reibung und Entzündung nicht gefährlicher als reine Pikrinsäure sind und in 75° Temperatur innerhalb 48 Stunden ihr Gewicht nicht ändern (siehe auch Gruppe 2 Punkt a) und zwar:

α) In Wasser unlöslich, keine explosiven Salze bildend:

Trinitrotoluol, reines, auch gemischt mit Ammonsalpeter (mit Ammonsalpeter verdünntes Trinitrotoluol zur Füllung von Geschossen) oder mit Dinitrotoluol, Terpentin und höchstens 0,5 v. H. Kollodiumnitrozellulose (Plastrotyl), ferner sogenanntes flüssiges Trinitrotoluol (neutrale Mischung von Mitroabkömmlingen von Toluol, flüssig in gewöhnlicher Temperatur) und plastisches Trinitrotoluol (eine plastische Mischung von kristallinischem und flüssigem Trinitrotoluol, enthaltend höchstens 0,5 v. H. Kollodiumbaumwolle) und Trinitrotoluol in gepreßter Mischung mit Ammonsalpeter und Alluminium (Amonal).

Diese Gegenstände dürfen nicht gefährlicher als chemisch reines „Trinitrotoluol" sein.

Trinitroanisol,
Trinitroxylol,
Trinitromesitylen,
Trinitropseudokumol,
Trinitrobenzol,
Trinitrochlorbenzol,
Trinitroanilin,
Trinitronaphtalin,
Tetranitronaphtalin,
Hexanitrodiphenylamin,
Hexanitrodiphenylsulfid.

β) In Wasser löslich:

Pikrinsäure. Diese Säure darf keine Beimischungen enthalten, die sie gefährlicher als das rein chemische Produkt gestalten.

Trinitrokresol,
Trinitronaphtol,
Tetranitronaphtol.

γ) Mischungen aus vorgenannten Stoffen (α und β), die miteinander oder mit anderen aromatischen Nitrokörpern gemengt sind, die im Sinne dieser Vorschriften keine Sprengstoffe sind, z. B. Mononitroluol, auch mit anderen die Gefahr nicht erhöhenden Zusätzen. Hierzu gehören:

I. Bergbausprengstoffe.

Pikrit (Gemenge von 90 bis 100 v. H. Pikrinsäure, wovon ein Teil bis zu 20 v. H der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch andere aromatische Nitrokörper ersetzt sein dürfen, auch mit höchstens 10 v H. Wasser oder anderen die Gefahr nicht erhöhenden Zusätzen).

Hexamit (Gemenge von 60—90 v. H. Hexanitrodiphenylamin, wovon bis zu 40 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Pikrinsäure ersetzt sein dürfen, mit 10—40 v. H. Dinitro- und/oder Trinitrotoluol und/oder Trinitronaphtalin, auch mit höchstens 4 v. H. Pflanzenmehl).

II. Andere Sprengstoffe.

(Einstweilen im Verkehr nicht befindlich.)

c) Nitrozellulose (Schießbaumwolle, Kollodiumwolle), sofern sie den Stabilitätsanforderungen genügt und zwar:

1. Die Menge der in einer Temperatur von 132° innerhalb zwei Stunden sich ausscheidenden Stickstoffoxyd darf nicht mehr als 3 cm^3 auf 1 Gramm Nitrozellulose betragen.
2. Die Entzündungstemperatur der Nitrozellulose muß höher als 1800° sein.

α) Schießbaumwolle und Kollodiumbaumwolle ungepreßt, sowie auch Schießbaumwolle in Flockenform mit mindestes 25 v. H. Wasser- oder Alkoholgehalt (75 Teile Trockenstoff und 25 Teile Flüssigkeit);

β) Schießbaumwolle und Kollodiumbaumwolle, gepreßt mit mindestens 15 v. H. Wassergehalt (85 Teile Trockenstoff und 15 Teile Wasser) (vergleiche auch 2. Gruppe unter Punkt b).

d) Pulver und Sprengstoffe mit einem Bestande wie annähernd Schwarzpulver, handhabungssicher, soweit sie gegen Stoß, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher sind als Sprengsalpeter 2 von folgender Zusammensetzung: 75 v. H. Natronsalpeter, 10 v. H. Schwefel, 15 v. H. Braunkohle.

Hierher gehören:

I. Bergwerksprengstoffe.

Sprengpulver 4 (Gemenge von 65—70 v. H. Kalisalpeter, 8 v. H. Ruß, 10—15 v. H. Zellulose, 8—12 v. H. Schwefel, bis zu 3 v. H. Eisensulfat).

Sprengpulver 5 (Gemenge von 70—73 v. H. Kalisalpeter, 17—19 v. H. Schwefel, 5—7 v. H. Holzkohle, 5—7 v. H. Zellulose oder natürlichem auf chemischem oder biologischem Wege verändertem Zellstoff).

Sprengsalpeter 2 (Gemenge von 70—75 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 5 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 10—16 v. H. Braunkohle, 9—15 v. H. Schwefel).

Sprengsalpeter 3 (Gemenge von 71—76 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 5 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 9—11 v. H. Schwefel, 15—19 v. H. Pech, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kohle ersetzt sein dürfen, auch bis zu 1 v. H. Kaliumbichromat).

Sprengsalpeter 4 (Gemenge von 65—70 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 40 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 8 v. H. Ruß, 10—15 v. H. Zellulose, 8—12 v. H. Schwefel, auch bis zu 3 v. H. Eisensulfat.

Sprengsalpeter 5 (Gemenge von 70—75 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 40 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 17—19 v. H. Schwefel, 5—7 v. H. Kohle, 5—7 v. H. Zellulose oder natürlichem auf chemischem oder biologoschem Wege verändertem Zellstoff).

II. Andere Sprengstoffe.

(Einstweilen im Betrieb nicht befindlich.)

e) Chlorat- und Perchloratsprengstoffe (Gemenge von Chloraten und Perchloraten oder alkalischen Erden mit kohlenstoffreichen Verbindungen, wie Kohlenwasserstoffe, Harze, nitrierte Öle, aromatische Kohlenwasserstoffe, Pflanzenmehle, anorganische Salze und ähnliche). Chloratmischungen dürfen keine Ammonsalze enthalten.

Unter dem Einfluß von Stoß, Reibung oder Entzündung dürfen die Sprengstoffe nicht gefährlicher sein als ein Chloratsprengstoff von folgender Zusammensetzung: 79 v H. Kaliumchlorat, 1 v. H. Nitronaphtalin, 15 v. H. Dinitrotoluol, 5 v. H. Rizinusöl. Hierher gehören:

I. Bergwerkssprengstoffe.

A. Chloratsprengstoffe.

Chloratit 1 (Gemenge von 70—80 v. H. Kalium und/oder Natriumchlorat, wovon bis zu 20 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kaliumperchlorat und/oder Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 12—20 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 1—5 v. H. Pflanzenmehl, 3—5 v. H. festen Kohlenwasserstoffen und/oder Ölen und/oder Fetten, 2—6 v. H. Nitroglyzerin, nicht gelatiniert).

Chloratit 2 (Gemenge von 20—25 v. H. Kalium- und/oder Natriumchlorat, wovon bis zu 20 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kaliumperchlorat ersetzt sein dürfen, 10—20 v. H. Nitroabkommlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 1—5 v. H. Pflanzenmehl, 3—5 v. H. festen Kohlenwasserstoffen und/oder Ölen und/oder Fetten).

Chloratit 3 (Gemenge von 88—91 v. H. Kalium- und/oder Natriumchlorat, 8—12 v. H. flüssigen Kohlenwasserstoffen mit einem Flammpunkt von nicht weniger als 30°, auch bis 3 v. H. Pflanzenmehl.

B. Perchloratsprengstoffe.

Perchloratit 1 (Gemenge von 60 bis 75 v. H. Kaliumperchlorat, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Ammonsalpeter und/oder Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1 bis 5 v. H. Pflanzenmehl, 20 bis 30 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, 3 bis 6 v. H. Nitroglycerin, nicht gelatiniert).

Perchloratit 2 (Gemenge von 62 bis 75 v. H. Kaliumperchlorat, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Ammonsalpeter und/oder Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1 bis 8 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 20 bis 30 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, wovon bis zu 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen).

Perchloratit 3 (Gemenge von 30 bis 40 v. H. Kalium- und/oder Ammoniumperchlorat, 35 bis 45 v. H. Ammonsalpeter, wovon bei Anwesenheit von Ammoniumperchlorat eine diesem äquivalente Menge durch Kalisalpeter ersetzt sein muß, 15 bis 20 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, wovon bis zu 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen, 3 bis 8 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen).

II. Andere Sprengstoffe.

(Zur Zeit nicht im Verkehr.)

f) Pulverrohmasse (für die Herstellung von rauchlosem Pulver mit einem Inhalt von mindestens 30 v. H. Wasser).

2. Gruppe. Sprengstoffe, die nur als halbe und ganze Wagenladungen befördert werden dürfen.

a) Organische Nitrokörper und Gemenge von solchen, die den Anforderungen des Punktes b) der Gruppe 1 nicht entsprechen, soweit sie in trockenem Zustande, 48 Stunden bei 75° gelagert, beständig (gewichtsbeständig) und bei Stoß, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher sind

α) trockene sowie nasse, in Wasser unlösliche — als Tetranitromethylanilin,

β) nasse, in Wasser lösliche — als Trinitroresorzin.

b) Nitrozellulose (Schießbaumwolle, Kollodiumbaumwolle), sofern sie den nachstehenden Stabilitätsanforderungen genügt und zwar:

1. Die Mengen von Stickstoffoxyd, die bei einer Temperatur von 132° innerhalb 2 Stunden entstehen, können nicht mehr als 3 cm^3 auf 1 Gramm Nitrozellulose betragen.
2. Die Entzündungstemperatur der Nitrozellulose muß mehr als 180° betragen.
   α) Schießbaumwolle und Kollodiumswolle, ungepreßt, mit mindestens 15 v. H. Wassergehalt (85 Teile Trockenstoff und 15 Teile Wasser) vergleiche auch 1. Gruppe unter c), α) und β).
   β) Schießbaumwolle gemahlene, ebenfalls mit einer Beimischung von 30 bis 50 v. H. Kalisalpeter oder Barytsalpeter, in Geschosse gepreßt mit einem Paraffinüberzug.

c) Chlorhydrine, nitrierte.

d) Chlorat- und Perchloratsprengstoffe, die den Bedingungen der Gruppe 1 Punkt e) nicht entsprechen aber nicht gefährlicher sind als ein Chloratsprengstoff von folgender Zusammensetzung: 85 v. H. Kaliumchlorat und 15 v. H. Kolophonium.

e) Schwarzpulver (Gemenge von Kalisalpeter, Schwefel und Kohle) in Mehlform, gekörnt oder gepreßt, ferner schwarzpulverähnliche Gemenge, die den Bedingungen unter Gruppe 1 Punkt d) nicht entsprechen, aber unter dem Einfluß von Stoß, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher sind als staubfein gemahlenes Jagdpulver von folgender Zusammensetzung: 75 v. H. Kalisalpeter, 10 v. H. Schwefel und 15 v. H. Holzkohle.

Hierzu gehören:

I. Bergbausprengstoffe.

Bergbaupulver 1 (Gemenge von 73 bis 77 v. H. Kalisalpeter, 10 bis 15 v. H. Holzkohle, 8 bis 15 v. H. Schwefel).

Bergbaupulver 2 (Gemenge von 68—72 v. H. Kalisalpeter, 28—32 v. H. Holzkohle und Schwefel).

Bergbaupulver 3 (Gemenge von 63—67 v. H. Kalisalpeter, 33—37 v. H. Holzkohle und Schwefel).

Sprengsalpeter 1 (Gemenge von 70—75 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 25 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt werden dürfen, 10—16 v. H. Kohle, 9—15 v. H. Schwefel).

II. Andere Sprengstoffe

(Zur Zeit nicht im Verkehr.)

f) Dynamite und dynamitähnliche Sprengstoffe aus einer zu ihrer Herstellung berechtigten inländischen oder aus einer zum Versand auf polnischen Bahnen ermächtigten ausländischen Fabrik. Sie dürfen nicht gefährlicher sein als Sprenggelatine oder Gur-Dynamit.

Hierher gehören:

I. Bergbausprengstoffe.

A. Gesteinsprengstoffe.

Dynamit 1 (Gemenge von 61—63,5 v. H. Nitroglyzerin, 1,5—4 v. H. Kollodiumbaumwolle, 25—29 v. H. Natronsalpeter und/oder Kaliumperchlorat, 6—9 v. H. Pflanzenmehl, auch bis zu 2 v. H. Soda und/oder Kreide und/oder unschädlichen färbenden Bestandteilen, z. B. Ocker, Caput mortuum).

Dynamit 2 (Gemenge von 56—61 v. H. Nitroglyzerin, 4,5—9 v. H. Nitrozellulose, 3—8 v. H. Pflanzenmehl, bis zu 4 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, 25—30 v. H. Alkalinitraten und/oder Kaliumperchlorat).

Dynamit 3 (Gemenge von 34—39 v. H. Nitroglyzerin, 1—6 v. H. Nitrozellulose, 1—6 v. H. Pflanzenmehl, 6—10 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, 44—45 v. H. Alkalinitraten und/oder Ammonsalpeter und/oder Kaliumperchlorat.

Dynamit 4 (Gemenge von 36—39,5 v. H. Nitroglyzerin, 0,5—4 v. H. Nitrozellulose, 1—7 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 40—50 v. H. Alkalinitraten und/oder Ammonsalpeter und/oder Kaliumperchlorat, 7—12 v. H. anorganischen inerten Salzen).

Dynamit 5 (Gemenge von 16—20 v. H. Nitroglyzerin, 0,5—2 v. H. Schießbaumwolle, 50—75 v. H. Kaliumperchlorat und/oder Ammonsalpeter und/oder Alkalinitraten, 2—12 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphtalins und/oder Diphenylamins, 1—6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, auch bis zu 12 v. H. Alkalichloriden).

Gelatit (Gemenge von mindestens 20 v. H. gelatinierten Nitroglyzerin, auch mit wasserhaltigen Streckmitteln, Ammonsalpeter, Holzmehl, auch mit aromatischen Nitrokörpern, nicht gefährlicher als Trinitrotoluol, auch mit Chlornatrium, Chlorkalium oder ähnlichen ungefährlichen, neutralen, beständigen Salzen).

Sprenggelatine (Gemenge von 92—94 v. H. Nitroglyzerin und 6—8 v. H. Kollodiumbaumwolle).

B. Wettersprengstoffe.

α) halbgelatinöse Wettersprengstoffe.

Wetter-Baldurit A (Gemenge von 12 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 50 v. H. Ammonsalpeter, 2 v. H. Dinitrotoluol, 2 v. H. Holzmehl 0,5 v. H. Kohlenstaub, 33,5 v. H. Chlornatrium).

Wetter-Baldurit B (Gemenge von 12 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 50 v. H. Ammonsalpeter, 1 v. H. Kohlenstaub, 35 v. H. Küchensalz, 2 v. H. Holzmehl).

Wetter-Bavarit A (Gemenge von 12 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 55 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Dinitrotoluol, 1 v. H. Kohle, 1 v. H. Holzmehl, 28 v. H. Chlornatrium).

Wetter-Bavarit B (Gemenge von 12 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 56 v. H. Ammonsalpeter, 2 v. H. Trinitrotoluol, 2 v. H. Dinitrotoluol, 28 v. H. Chlornatrium).

β) Gelatinöse Wettersprengstoffe.

Wetter-Barbarit A (Gemenge von 30 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 0,5 v. H. Schießbaumwolle, 0,5 v. H. Dinitrotouol, 25 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Barytsalpeter, 1 v. H. Talk, 40 v. H. Chlorkalium).

Wetter-Barbarit B (Gemenge von 29,5 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 0,5 v. H. Schießbaumwolle, 1 v. H. Glyzerin, 24 v. H. Ammonsalpeter, 2,5 v. H. Barytsalpeter, 1 v. H. Talk, 41,5 v. H. Küchensalz).

Wetter-Barbarit C (Gemenge von 30 v. H. gelatinierten Nitroglyzerin, 34,5 v. H. Chlorkalium, 32,5 v. H. Ammonsalpeter, 1,5 v. H. Naphtalin, 1 v. H. Kalisalpeter, 0,5 v. H. Glyzerin.

Wetter-Arit A (Gemenge von 25 v. H. Nitroglyzerin, 0,8 v. H. Schießbaumwolle, 1 v. H. Glyzerin (Dickflüssigkeit = 1,13), 29,5 v. H. Ammonsalpeter, 3,7 v. H. Trinitrotoluol, 40 v. H. Chlornatrium).

Wetter-Arit B (Gemenge von 25 v. H. Nitroglyzerin, 0,8 v. H. Schießbaumwolle, 1 v. H. Glyzerin (Dickflüssigkeit = 1,13), 31 v. H. Ammonsalpeter, 4,2 v. H. Trinitrotoluol, 38 v. H. Chlornatrium.

II. Andere Sprengstoffe.

(Zur Zeit nicht im Verkehr.)

g) Ammonsalpetersprengstoffe, die bei gewöhnlicher Behandlung nicht handhabungssicher sind (d. h. den Bedingungen der 1. Gruppe Punkt a) nicht entsprechen), soweit sie in keiner Beziehung nicht gefährlicher sind als Sprenggelatine. Sie dürfen keine Chlorate enthalten und müssen aus inländischen zu ihrer Herstellung berechtigten oder aus der zum Versand auf polnischen Bahnen besonders ermächtigten ausländischen Fabrik herstammen.

h) Proben neuer Sprengstoffe bis zum Gewichte von 15 kg, bei Aufgabe an amtlich anerkannte Prüfungsstellen zur Untersuchung, soweit sie nicht gefährlicher sind als Sprenggelatine oder Gurdynamit.

B. Schießmittel.

1. Gruppe. Schießmittel, die in unbeschränkten Mengen als Stückgut befördert werden dürfen, und zwar:

Rauchschwache gelatinierte Nitrozellulosepulver und nitroglyzerinhaltige Nitrozellulosepulver, lose und in Ladungen, soweit sie nachstehenden Anforderungen entsprechen:

1. Die verwendete Nitrozellulose muß von bester Beschaffenheit sein und folgenden Stabilitätsbedingungen genügen:
   a) die Abspaltung von Stickoxyd während einer zweistündigen Erhitzung auf 132° darf für 1 g Nitrozellulose nicht mehr als 3 ccm betragen.
   b) die Verpuffungstemperatur der Nitrozellulose muß über 180° liegen.
2. Das verwendete Nitroglyzerin muß von bester Beschaffenheit, insbesondere keine freien Säuren enthalten.
3. Das fertige Pulver muß gelatiniert sein und folgenden Anforderungen entsprechen:
   a) Nitrozellulosenpulver müssen eine Verpuffungstemperatnr von mindestens 170° haben und bei der Stabilitätsprüfung mindestens 1 Stunde auf 132° erhitzt werden können, ohne deutlich erkennbare gelbrote Gase abzuspalten,
   b) Nitroglyzerinhaltige Nitrozellulosepulver müssen eine Verpuffungstemperatur von mindestens 160° haben und bei der Stabilitätsprüfung mindestens $1^1/_2$ Stunden auf 120° erhitzt werden können, ohne deutlich erkennbare gelbrote Gase abzuspalten.

2. Gruppe. Schießmittel, die nur in halben und ganzen Wagenladungen befördert werden dürfen.

Rauchlose gelatinierte Nitrozellulosepulver und nitroglyzerinhaltige Nitrozellulosepulver, die den Anforderungen für die Pulver der 1. Gruppe nicht entsprechen.

Rauchlose nicht gelatinierte Nitrozellulosepulver (sogenannte Mischpulver).

Schwarzpulver (gepreßt und gekrönt) und ähnliche für Schießzwecke geeignete Pulver.

Gut gelatinierte Pulverfasern und deren Erzeugnisse.

C.

Andere explosionsfähige Stoffe.

1. Explosionsfähige, jedoch nicht selbstentzündliche chemische Erzeugnisse, die nicht in den Abschnitten unter A und B aufgeführt sind, müssen im trockenen Zustande den Proben gegen Schlag, Reibung und Entzündung unterworfen werden und sich dabei nicht gefährlicher erweisen als zum Vergleich genommene verstaubte Pikrinsäure bei einem Gefrierpunkt von mindestens 120°.

2. Mechanische Gemenge von explosiver Eigenschaft können zu den Stoffen der gegebenen Gruppen nicht zugezählt werden.

Bemerkung. Die in der Anlage A aufgeführten Güter sind in den Frachtbriefen mit der in dieser Anlage aufgeführten Benennung zu bezeichnen.

Der Absender hat im Frachtbriefe die in der 1. Klasse aufgeführten Güter mit roter Tinte zu unterstreichen.

Die in der Anlage A aufgeführten Stoffe können mit anderen Stoffen nur dann zusammengepackt werden, wenn dieses in der Anlage zugelassen ist.

Ihre Ladung mit anderen Stoffen in ein und denselben Wagen ist nur zulässig, wenn dieserhalb in der Anlage A kein Verbot enthalten ist.

Beförderungsbedingungen für die unter Ia, A, B und C aufgeführten Sprengstoffe.

I. Probesendungen.

Zur Beförderung an staatliche oder amtlich anerkannte Prüfungsstellen zum Zwecke der Untersuchung können als Stückgut aufgegeben werden:

a) Proben neuer Sprengstoffe, die nicht gefährlicher sind als der Vergleichs-Ammonit 1 (siehe Abt. A, 1 Gruppe a) in Mengen bis zu 5 kg, wenn sie patroniert sind. Die Patronen müssen in festes Papier gewickelt und zu festen Paketen bis zum Gewichte von $2^1/_2$ kg vereinigt, und in eine starke, haltbare Holzkiste und diese wieder in eine hölzerne Überkiste verpackt sein. Der Zwischenraum zwischen den Wandungen beider Kisten muß mindestens 5 cm betragen und mit Kieselgur oder Sägemehl ausgefüllt sein. Die Überkiste muß auf dem Deckel in roten Buchstaben die deutliche, haltbare Aufschrift tragen: „Sprengstoffproben Explosiv". Dem Frachtbriefe muß die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers beigefügt werden, daß Art und Verpackung der Sendung diesen Vorschriften entspricht.

b) Proben beliebiger neuer Sprengstoffe in Mengen bis zu 100 g, nur wenn sie patroniert sind. Die Patronen müssen, sofern es mehr als eine sind, durch Umwickelung in festes Papier zu einem Paket vereinigt und in eine starke haltbare Kiste von mindestens 22 mm Brettstärke und 25 cm Seitenlänge mit trockenem Holzmehl fest umgeben und gegen jede Verschiebung in der Kiste völlig festgelegt sein. Diese Kiste ist in eine starke, dichte, sicher zu verschließende hölzerne Überkiste von mindestens 25 mm Brettstärke und von solchen Abmessungen zu verpacken, daß zwischen Innenkiste und Außenkiste überall ein lichter Abstand von mindestens 12 cm vorhanden ist. Dieser Zwischenraum ist mit trockenem Holzmehl fest auszufüllen, durch geeignete Vorrichtungen ist sicherzustellen, daß der Abstand zwischen Innen- und Außenkiste durch Rütteln während der Beförderung sich nicht ändern kann. Die Überkiste muß auf dem Deckel in roten Buchstaben die deutliche, haltbare Aufschrift tragen: „Sprengstoffproben Explosiv Nicht stürzen!" Dem Frachtbrie muß die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers beigefügt sein, daß die Verpackung dieser Vorschrift entspricht, und daß der Absender vorher mit der Prüfungsstelle wegen der Beschaffenheit der Proben in Verbindung getreten ist.

c) Proben von Dynamiten (2. Gruppe), soweit sie zu Wettersprengstoffen gehören und an amtlich anerkannte Versuchsstationen zwecks Prüfung auf Sicherheit im Grubengas oder Kohlenstaub versandt werden, in Mengen bis zu 2 kg und nur in Gestalt von Patronen. Die Patronen müssen durch festes Papier zu einem Paket vereinigt sein, das mitten in eine Holzkiste von mindestens 22 mm Brettstärke mittels Holzmehl so fest zu verpacken ist, daß es gegen Verschiebung völlig gesichert ist. Diese Kiste ist, wie unter b) angegeben, zu verpacken. Die Überkiste muß auf dem Deckel in roten Buchstaben die deutliche, haltbare Aufschrift tragen „Dynamitproben zur Prüfung auf Sicherheit Explosiv Nicht stürzen!" Dem Frachtbrief muß die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers beigefügt sein, daß die Proben nicht gefährlicher sind als Sprenggelatins oder Gurdynamit, und daß die Verpackung diesen Vorschriften entspricht.

Bemerkung. Proben von Explosiv- und Schießmitteln, die durch Militärinstitute an chemische Laboratorien zur Prüfung gesandt werden, können statt in Patronen in dicht verschlossenen blechernen Schachteln, die in der gleichen guten Weise wie in Holzkisten verpackt sind, befördert werden.

II. Gewöhnliche, nicht unter I fallende Sendungen.

A.

Verpackung.

1. Gruppe der Sprengmittel. Kennzeichen [Explosiv]

1. Ammonsalpetersprengstoffe a).

(1) Die Sprengstoffe können nur in Gestalt von Patronen befördert werden. Die Patronen sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und diese in haltbare Holzbehälter fest zu verpacken.

(2) Die Patronen, die in Paraffin oder Zeresin getaucht werden, können auch durch eine feste Umhüllung von Papier, zu Paketen von $2^1/_2$ kg Gewicht vereinigt sein. Desgleichen können auch nichtgetränkte Patronen verpackt werden, es müssen aber dann die Pakete selbst durch einen Überzug von Zeresin oder Harz völlig von der Luft abgeschlossen sein. Die Pakete sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest zu verpacken.

(3) Der Inhalt der Kiste darf höchstens 50 kg betragen.

(4) Die Kisten müssen in roter und haltbarer Aufschrift die Bezeichnung: „Ammonsalpeter-Verbindungen [Explosiv]“ tragen.

2. Organische Nitroverbindungen und Gemenge aus solchen b).

(1) Diese Stoffe müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter oder auch in sogenannte amerikanische Pappefässer festverpackt sein. Das sogenannte flüssige Trinitrotoluol darf auch in eiserne Behälter verpackt sein, diese Behälter müssen einen völlig dichten Verschluß haben, der im Falle eines Brandes dem Drucke der im Innern des Behälters sich entwickelnden Gase nachgibt.

Hexamit und Pikrit werden nach den Vorschriften für Amnonsalpetersprengstoffe a) verpackt, jedoch kann die Paraffinierung oder Zeresinierung fortfallen.

(2) Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift des Sprengstoffnamens und in roter Farbe das Zeichen: „Nitroverbindungen [Explosiv]“ tragen. Zur Verpackung von wasserlöslichen Nitrokörpern darf kein Blei verwendet werden.

3. Nitrozellulose*) Schießbaumwolle, Kolodiumbaumwolle c).

Nitrozellulose in Flockenform, auch ungepreßt, mit mindestens 25 v. H. Wasser- oder Alkoholgehalt (a) und gepreßte Nitrozellulose mit mindestens 15 v. H. Wassergehalt (α) müssen luft-, wasser- und alkoholdicht in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter oder in sogenannte amerikanische Pappefässer oder in innen verzinkte (verbleite) Eisenfässer mit einem dichten Verschlusse, der einem etwaigen inneren Drucke nachgibt, fest verpackt sein. Bei den Holzbehältern und den amerikanischen Pappefässern ist die geforderte Luft-, Wasser- und Alkoholdichtheit durch geeignete dichte Einlagen z. B. Zinkblecheinsätze oder eine nichtunterbrochene Paraffinpapierauslegung herzustellen. Die Behälter müssen in roter Farbe die deutliche Aufschrift tragen: „Nasse Nitrozellulose [Explosiv]“.

4. Sprengstoffe mit einer ähnlichen Zusammensetzung wie Schwarzpulver, ungefährlich bei gewöhnlicher Handhabung d).

(1) Diese Stoffe müssen wie die Ammonsalpetersprengstoffe a) verpackt sein. Für Gruben-Sprengpulver 5 und Sprengsalpeter 5 ist an Stelle der Verpackung in Patronen auch die Verpackung in Büchsen aus Weißblech mit dicht schließendem Deckel zugelassen. Jede Büchse darf höchstens 5 kg Grubensprengpulver 5 oder Sprengsalpeter 5 enthalten und ist in kräftiges Packpapier völlig einzuwickeln. Höchstens 10 Büchsen sind in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter so einzusetzen, daß die Deckel der Büchsen in

---

*) Nitrozellulose c) mit mindestens 25 v. H. Wassergehalt und Pulver-Rohmasse e) können unverpackt in besonders eingerichtete Wagen, die für andere Zwecke nicht verwendet werden dürfen, verladen werden. Die Wagen müssen starke und und vollkommen dichte Wände haben, die ein Verstreuen des Inhaltes sowie ein Entweichen der Feuchtigkeit ausschließen. Sie müssen im Inneren glatte, leicht reinzuhaltende, abwaschbare Flächen haben ohne Vorsprünge, Schrauben, Muttern und dergleichen und ohne Vertiefungen, die ein Zurückbleiben von Resten ermöglichen. Diese Wagen müssen innen verzinkt oder verbleit, sicher und gut verschlossen sein und eine in die Augen fallende deutliche Aufschrift „Nasse Nitrozellulose. [Explosiv]“ tragen.

Die Verladung und Entladung loser Nitrozellulose darf nur in den Sprengstoffabriken geschehen. Von der Wiederverwendung müssen die Wagen innen und außen sorgfältig gereinigt werden. Eine Bescheinigung darüber, daß dies geschehen, ist der Eisenbahn bei der Übergabe der Wagen vorzulegen.

ihrer Lage durchaus festgehalten werden. Die Holzbehälter müssen durch dicht zugepaßte Zwischenwände eingeteilt, durch Nagelung verbunden, jedoch nicht an den oberen Deckel des Behälters sein, wobei sich in einer Abteilung nicht mehr als 3 Büchsen befinden dürfen. Bei Gruben-Sprengpulver 5 und Sprengsalpeter 5 sind an Stelle der mit Paraffin oder Zeresin getränkten Patronenhülsen (vergleiche Ziffer 1 Abs. (2) dichte Hülsen aus Pergamentpapier zugelassen.

(2) Auf den äußeren Behältern muß sich die deutliche und haltbare Aufschrift des Sprengstoffnamens und die Angabe: „Grubenpulver Explosiv “ befinden.

5. Chlorat- und Perchloratsprengstoffe e).

(1) Die Stoffe müssen patroniert sein. Die Patronen müssen mit Paraffin oder Zeresin überzogen oder in paraffiniertes oder zeresiniertes Papier eingeschlagen und durch eine feste Umhüllung von Papier zu Paketen bis $2^1/_2$ kg-Gewicht vereinigt sein, bei Chloratit 3 darf anstatt des Paraffinieren (Zeresinieren) der Pakete und Patronen gut geleimtes Papier Verwendung finden. Die Pakete müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. Im dem Behälter etwa leer bleibende Räume müssen mit geeigneten Verpackungsstoffen derart ausgefüllt sein, daß sich die Pakete nicht bewegen können. Zum Zusammenfügen der Deckel der Behälter verwendete eiserne Nägel müssen verzinkt sein.

(2) Der Inhalt eines Behälters darf höchstens 25 kg betragen.

(3) Die Behälter müssen eine deutliche, haltbare Aufschrift des Sprengstoffnamens und je nach Art des Sprengstoffes die Angabe: „Chl. Explosiv “ oder „Perchl. Explosiv “ in roter Farbe tragen.

6. Pulver-Rohmasse f*).

(1) Die Masse muß in innen verzinkte (verbleite) Eisenfässer mit einem sicheren, dichten Verschlusse, der einem etwaigen inneren Drucke nachgibt, oder in fest verschlossene, dichte Säcke aus kräftigem, gummiertem Stoffe und diese wieder in fest verschlossene widerstandsfähige Übersäcke verpackt sein.

(2) Das Rohgewicht eines Frachtstückes darf 25 kg nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen in roter Farbe die deutliche haltbare Aufschrift tragen: „Pulver-Rohmasse Explosiv “.

2. Gruppe der Sprengstoffe. Zeichen Explosiv

1. Organische Nitroverbindungen und Gemenge von solchen a).

(1) Die Verpackung der trockenen Nitroverbindungen muß dieselbe wie bei den organischen Nitroverbindungen der 1. Gruppe b) sein.

(2) Die mit Wasser angefeuchteten Nitroverbindungen müssen in haltbare Holzbehälter und mit inneren Behältern aus Blech gepackt sein, die eine dichte Gummizwischenlage zwischen dem Rande und dem Deckel besitzen. Die inneren Behälter für die im Wasser löslichen, nassen Nitroverbindungen a) müssen aus solchem Material bestehen, auf welches die nassen, chemischen Nitroverbindungen nicht einwirken können (z. B. Ton). Der Inhalt des Wassers muß ein derartiger sein, daß er während der Beförderung unter 25 v. H. nicht fallen kann.

(3) Der Inhalt einer Kiste darf höchstens 25 kg betragen.

(4) Auf den Kisten muß in roter, deutlicher und haltbarer Aufschrift der Vermerk „NZ. Explosiv “ eingetragen sein.

2. Nitrozellulose. Schießbaumwolle und Kollodiumbaumwolle b).

(1) Die Stoffe müssen wasserdicht in haltbare Holzbehälter, die keine eisernen Reifen oder Bänder haben, so fest verpackt sein, daß der Inhalt sich nicht bewegen kann.

(2) Die mit Paraffin oder auch mit einem Zusatz von 30 bis 50 v. H. Kalisalpeter oder Barytsalpeter überzogenen Patronen müssen vor dem Einlegen in die Behälter durch Umwickelung in starkes Papier in Pakete gebunden sein.

(3) Die Behälter müssen in roter Farbe eine deutliche, haltbare Aufschrift „Nitrozellulose Explosiv “ tragen.

---

*) Wegen Verladung von Pulver-Rohmasse in besonders eingerichtete Wagen vergleiche die Anmerkung zu Ziffer 3, Nitrozellulose. Die Wagen müssen die Aufschrift „Pulver-Rohmasse Explosiv “ tragen.

3. Nitrierte Chlorhydrine c).

Nitrierte Chlorhydrine sind in starke, dicht verschlossene Metallgefäße zu verpacken, die nur bis zu $^{9}/_{10}$ ihres Fassungsraums gefüllt sein und nicht mehr als 25 kg nitrinierte Chlorhydrine enthalten dürfen. Jedes Gefäß ist einzeln in einen starken Holzbehälter mit Sägemehl so einzusetzen, daß es überall von einer mindestens 10 cm starken Schicht des Verpackungsstoffes umgeben ist. Der Holzbehälter muß in roter Farbe die deutliche Aufschrift tragen: „Nitriertes Chlorhydrin | Explosiv |".

4. Chlorat- und Perchloratsprengstoffe d).

(1) Die Stoffe müssen patroniert sein. Die Patronen müssen mit Parafin oder Zeresin überzogen oder in paraffiniertes oder zeresiniertes Papier eingeschlagen und durch eine feste Umhüllung von Papier zu Paketen bis $2^{1}/_{2}$ kg Gewicht vereinigt sein. Die Pakete müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. In dem Behälter etwa leer bleibende Räume müssen mit geeigneten Verpackungsstoffen derart ausgefüllt sein, daß sich die Pakete nicht bewegen können. Zum Zusammenfügen der Deckel der Behälter verwendete eiserne Nägel müssen verzinkt sein.

(2) Der Inhalt eines Behälters darf höchstens 25 kg betragen.

(3) Die Behälter müssen in deutlicher, haltbarer Aufschrift den Sprengstoffnamen und je nach der Art des Sprengstoffs die Angabe in roter Farbe „Chl. | Explosiv |" oder „Perchl. | Explosiv |" tragen.

5. Schwarzpulver sowie schwarzpulverähnliche Mischungen e).

(1) Diese Stoffe müssen in haltbare, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein, die das Verstreuen oder Verstauben des Inhalts sicher verhindern. Auch sogenannte amerikanische Pappefässer sind zulässig. Die Behälter dürfen keine eiserne Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel (Reifen, Bänder oder dgl.) haben. Bei Holzfässern mit einem Rohgewicht von höchstens 20 kg sowie bei Holzkisten sind jedoch auch verzinkte Drahtstifte mit versenkten Köpfen zulässig. Auch metallene Packgefäße (mit Ausnahme von eisernen) sind zulässig, wenn ihr Verschluß zwar völlig dicht ist, jedoch im Falle eines Brandes dem Druck der sich Innern entwickelnden Pulvergase nachgeben kann.

(2) Loses Kornpulver in Holzbehältern muß in dichte, haltbare Säcke, — Mehlpulver dagegen in Lederbeutel geschüttet werden.

(3) Das Rohgewicht eines Behälters darf höchstens 90 kg betragen.

(4) Die Behälter müssen in deutlicher, haltbarer Aufschrift den Sprengstoffnamen und in roter Farbe die Angabe „P. | Explosiv |" tragen.

6. Dynamite und dynamitähnliche Sprengstoffe f). Nicht handhabungssichere Ammonsalpetersprengstoffe g) und Proben neuer Sprengstoffe h).

(1) Die Sprengstoffe müssen patroniert sein. Die Patronen, zu deren Hülsen kein gefettetes oder geöltes (wohl aber paraffiniertes) Papier verwendet sein darf, müssen durch festes Umschlagpapier zu Paketen bis zu einem Gewicht von $2^{1}/_{2}$ kg vereinigt sein. Die Pakete sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter, die keine eisernen Reifen oder Bänder haben, so fest einzusetzen, daß sie sich nicht verschieben können.

(2) Das Rohgewicht der Behälter mit Stoffen unter f) darf 35 kg nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen in deutlicher, haltbarer Aufschrift den Sprengstoffnamen und die Angabe in roter Farbe „Dyn. | Explosiv |" sowie das Fabrikzeichen und die Bezeichnung der Herkunft (Fabrikmarke tragen.

Schießmittel.

a) Für die 1. und 2. Gruppe gemeinsam.

Schießmittel. Schießmittel, die lose oder auch in Form von Kartuschen sind, müssen fest in haltbare Holzbehälter verpackt sein, deren Fugen so gedichtet sind, daß kein Ausstreuen stattfinden kann. Auch sogenannte amerikanische Pappefässer sind zulässig. Die Behälter dürfen keine eiserne Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel (Reifen, Bänder oder dergleichen) haben. Metallene Packgefäße (mit Ausnahme von eisernen) sind zulässig, wenn sie völlig dicht und nachgiebig genug sind, um die Entstehung eines eine Detonation bedingenden Innendrucks zu verhindern.

b) Für die 1. Gruppe.

Die Holzbehälter und metallenen Gefäße müssen in roter Farbe die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Rauchloses Pulver | Explosiv |".

c) Für die 2. Gruppe.

(1) Loses Kornpulver muß vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten in haltbare dichte Säcke geschüttet sein. Zum Verpacken von prismatischem Pulver in einzelnen Stücken sind starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter zu verwenden. Die Wände der Behälter müssen gezinkt, Boden und Deckel müssen durch verleimte hölzerne Nägel oder durch Messingschrauben gut befestigt sein. Innerhalb des Behälters müssen sich zur Festlegung der Pulverprismen zwei Platten von Filz oder einem ähnlichen elastischen Stoffe, die eine an einer Kopfwand, die andere unter dem Deckel befinden.

(2) Das Rohgewicht eines Behälters darf höchstens 90 kg betragen. Einzelne Kartuschen dürfen ein höheres Gewicht haben.

(3) In einem Behalter dürfen nicht zusammen verschiedenartige Schießmittel sowie auch Schießmittel mit andern explosivfähigen Stoffen gepackt werden.

(4) Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift „Schießpulver | Explosiv |" in roter Farbe tragen.

d) Ausnahmen von den Vorschriften unter a) und b) für Schießmittel der 1. Gruppe, für welche die Zusammenladung mit Sprengkapseln [I b. Ziffer 2 a) und b)] zulässig ist.

Schießmittel der 1. Gruppe, für welche die Zusammenladung mit sprengkräftigen Zündungen (I b. Ziffer 2) zulässig ist, müssen in haltbare, dichte Holzbehälter von mindestens 30 mm Wandstärke verpackt sein, deren Deckel mit Schrauben befestigt ist. Ein derartiger Behälter darf höchstens 30 kg Schießmittel enthalten. Der Behälter ist in eine starke, dichte und mit Messingschrauben oder verzinnten Holzschrauben sicher zu verschließende hölzerne Überkiste von mindestens 25 mm Wandstärke einzusetzen. Zwischen dem inneren Behälter und der Überkiste muß überall ein Zwischenraum von mindestes 12 cm vorhanden sein, der mit trockenem Holzmehl oder Sägemehl fest auszufüllen ist. Durch geeignete Vorrichtungen muß sichergestellt sein, daß der Zwischenraum sich durch Rütteln während der Beförderung nicht ändern kann. Die Überkisten müssen auf dem Deckel in roter Farbe die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Rauchloses Pulver | Explosiv | nach A d)". Die äußeren Kisten sind mit einem Plombenverschluß oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen angebrachten Siegel oder mit einem über Deckel und Wände geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

Andere explosionsfähige Stoffe.

(1) Zur Verpackung von explosionsfähigen Stoffen der Abteilung C müssen haltbare und dicht schließende Behälter benutzt werden, die ein Verstreuen, Verstauben oder Auslecken des Inhaltes gänzlich ausschließen.

(2) Die Behälter müssen in roter Farbe die Aufschrift: „Explosionsfähig, nicht selbstentzündliche chemische Erzeugnisse" tragen.

B.

Aufgabe.

(1) Als Eilgut dürfen nicht aufgegeben werden: Sprengmittel der 2., sowie Schießmittel der 2. Gruppe.

(2) Bei Sprengmitteln der 2. Gruppe ist noch folgendes zu beachten:

a) Diese Stoffe dürfen nicht nach Stationen und Bahnstrecken aufgegeben werden, wo ihre Beförderung verboten ist.

b) Die Annahme dieser Stoffe kann, sofern sie nicht mit Sonderzügen befördert werden, von vornherein auf bestimmte Tage und Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung der Aufsichtsbehörden.

c) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Die Sendungen dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden, desgleichen ist die Angabe des Interesses an der Lieferung unzulässig.

d) Jede Sendung muß — vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen mit der Eisenbahn im Einzelfalle — mindestens 1 Tag vor der Aufgabe unter Vorlegung eines genauen und vollständigen Frachtbriefes bei der Abfertigungsstelle angemeldet werden. Die Sendung darf nur zu der von der Abfertigungsstelle bestimmten Tageszeit aufgeliefert werden.

e) Sendungen, die in Sonderzügen befördert werden sollen, sind der Versandgüterabfertigung mindestens 8 Tage vor der Aufgabe unter Bezeichnung der Bestimmungsstation anzumelden.

C.

Bescheinigungen. Frachtbriefe.

(1) Bei den Sprengmitteln der 1. Gruppe muß jede Sendung von einer Bescheinigung eines von der Eisenbahnverwaltung anerkannten Chemikers begleitet sein, daß der Sprengstoff den Bestimmungen unter Ia der Anlage A zu den Beförderungsvorschriften entsprechend zusammengesetzt ist und die dort vorgeschriebene Prüfung bestanden hat. Außerdem muß auf dem Frachtbrief vom Absender bescheinigt sein, daß die Verpackung des Sprengstoffs diesen Vorschriften genau entspricht, und außerdem bei Ammonsalpetersprengstoffen:

a) während der Zeit der vorläufigen Zulassung des Sprengstoffs, daß die genaue chemische Zusammensetzung des Sprengstoffs der Aufsichtsbehörde angezeigt ist,

b) nach der endgültigen Zulassung des Sprengstoffes zur Beförderung, daß der Sprengstoff von der Aufsichtsbehörde zur Eisenbahnbeförderung zugelassen ist.

Daneben ist im Falle a) der Tag der Anzeige bei der Aufsichtsbehörde, im Falle b) der Tag der endgültigen Zulassung durch die Aufsichtsbehörde anzugeben.

Bei Sendungen von Sprengstoffen mit einer schwarzpulverähnlichen Zusammensetzung, ungefährlich bei gewöhnlicher Handhabung der 1. Gruppe und den Chlorat- und Perchloratsprengstoffen der 1. Gruppe, ist ebenfalls eine Erklärung des Absenders erforderlich, daß der Sprengstoff von der Aufsichtsbehörde zur Eisenbahnbeförderung zugelassen ist. Auch hier ist der Tag der Zulassung anzugeben.

Bei nitrierten Chlorhydrinen ist die oben vorgeschriebene Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers nicht erforderlich. — Bei der Weiterbeförderung von Teilsendungen durch andere Absender als die herstellende Fabrik kann von der Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers abgesehen werden, wenn der Absender im Frachtbrief erklärt, daß der zur Beförderung aufgegebene Sprengstoff von einer geprüften und bescheinigten Sendung stammt — und daß die ursprüngliche Verpackung in keiner Weise geändert ist. Auf Erfordern ist dies glaubhaft nachzuweisen.

(2) Bei Nitroverbindungen der 1. und 2. Gruppe der Schießmaterialien und bei Mischungen aus denselben muß im Frachtbrief angegeben werden, ob die Nitroverbindungen und bei Mischungen, ob ihre Bestandteile im Wasser löslich sind.

(3) Bei Sprengstofien der 2. Gruppe ist nachstehendes zu beachten:

a) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die in ihnen angegebene Bezeichnung des Sprengstoffes ist rot zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen außer der Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummern der Gefäße auch das Gewicht jedes einzelnen Behälters tragen; für Nitrozellulose sind besondere Frachtbriefe auszustellen. Bei Dynamiten der 2. Gruppe kann vom obigen Abstand genommen und können auf einen Frachtbrief diese zusammen mit explosionsfähigen Stoffen der 1. Gruppe aufgegeben werden, mit Ausnahme jedoch von explosionsfähigen Stoffen mit einer ähnlichen Zusammenstellung wie Schwarzpulver.

b) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender bescheinigt sein, daß Beschaffenheit und Verpackung der Sprengstoffe den Vorschriften unter 1a) dieser Anlage entsprechen. Außerdem muß jeder Sendung von Patronen aus Dynamit oder aus den übrigen in der 2. Gruppe unter f), g) und h) aufgeführten Stoffen ein von der Fabrik ausgestelltes, amtlich beglaubigtes Ursprungszeugnis und die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers über ordnungsmäßige Beschaffenheit und Verpackung beigegeben sein.

(4) Bei den Schießmitteln der 1. Gruppe muß auf dem Frachtbrief von einem von der Eisenbahn anerkannten Chemiker bescheinigt sein, daß die Pulver den für sie gestellten Anforderungen entsprechen. Bei der Weiterbeförderung von Teilsendungen durch andere Absender als die herstellende Fabrik kann von der Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers abgesehen werden, wenn der Absender auf dem Frachtbrief erklärt, daß das Pulver oder die Pulverladungen einer geprüften und bescheinigten Lieferung entstammen. Auf Erfordern ist dies glaubhaft nachzuweisen, vergleiche auch Abs. (6).

(5) Für die Schießmittel der 2. Gruppe gelten die Vorschriften für die Sprengmittel der 3. Gruppe in Abs. (3), vergleiche auch Abs. (6).

(6) Bei Versendung von Schießmitteln der 1. Gruppe, für welche die Zusammenladung mit Sprengkapseln (Ib Ziffer 2a) und b) zulässig ist (und welche nach der Vorschrift unter Ad) verpackt sind), ist folgendes zu beachten:

a) Jedem Behälter muß ein besonderer Frachtbrief beigegeben sein, der keine anderen Gegenstände umfaßt.

b) Der Absender hat im Frachtbrief nachstehende von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben:

„Der Unterzeichnete erklärt, daß die zu diesem Frachtbriefe gehörige, mit dem Zeichen . . . . . verschlossene Sendung in Beschaffenheit und Verpackung den in der Anlage A der Beförderuugsvorschriften unter I a) getroffenen Bestimmungen entspricht".

In der Erklärung muß auch das Zeichen der Plombe, des Siegels oder der Schutzmarke angegeben werden.

(7) Bei den explosionsfähigen Stoffen (Abt. C) muß auf dem Frachtbriefe ein von der Eisenbahn anerkannter Chemiker bescheinigen, daß die Stoffe geprüft worden sind und den Vorschriften unter 1 a) Teil C dieser Anlage entsprechen.

In allen Fällen kann die Bescheinigung des Chemikers durch eine besondere Bescheinigung der entsprechenden Behörde ersetzt sein; im Frachtbriefe soll darauf hingewiesen werden.

D.

Beförderungsmittel.

(1) Zur Beförderung aller Sprengstoffe müssen nur bedeckte Güterwagen verwendet werden.

(2) Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei bedeckte Wagen dürfen zur Beförderung von wasserlöslichen Nitrokörpern (1. und 2. Gruppe der Sprengmittel) nicht verwendet werden (vergleiche C. Abs. (2).

(3) Für die Sprengmittel der 2. Gruppe und für die Schießmittel der 2. Gruppe, die nicht nach A. d) verpackt sind, gilt folgendes:

a) Nur Wagen mit federnden Stoß- und Zugvorrichtungen, fester, sicherer Bedachung, dichter Verschlagung und gut schließenden Türen, möglichst ohne Bremsvorrichtung, dürfen verwendet werden.

b) Wagen, in deren Innern eiserne Nägel, Schrauben, Muttern oder dergleichen hervorstehen, dürfen nicht verwendet werden.

c) Wagentüren und Fenster sind verschlossen zu halten und zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden.

d) Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden oder die demnächst zur Untersuchung in der Werkstätte bestimmt sind, dürfen nicht verwendet werden. Der Wagen muß vor der Beladung gut ausgefegt sein.

e) Die Sendungen müssen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation in demselben Wagen befördert und dürfen unterwegs nur bei unabweislicher Notwendigkeit umgeladen werden.

f) Die Wagen müssen an den Seiten- und Kopfwänden mit Beklebezetteln nach vorgeschriebenem Muster mit der Aufschrift „Sprengstoffe" versehen sein.

E.

Verladung.

(1) Sprengstoffe der Gruppen 1 und 2 dürfen nicht mit sprengkräftigen Zündungen I b. 2 und den unter I c, I d, I e, II, III und V genannten Gegenständen sowie auch mit leichtentzündlichen Stoffen zusammen in denselben Wagen verladen werden.

Bei Beförderung der im Abschnitt I a A. 2. Gruppe und im Abschnitt I a B. 2. Gruppe genannten Sprengstoffen als halbe Wagenladungen können in den Wagen andere Güter nicht zugeladen werden.

(2) In Wagen, die mit im Wasser löslichen Nitroverbindungen der 1. und 2. Gruppe der Sprengstoffe verladen sind, darf Blei nicht zugeladen werden (vergl. C. Punkt (2).

(3) Chlorat- und Perchloratsprengstoffe dürfen nicht mit Schwefel-, Salz- oder Salpetersäure zusammen in denselben Wagen verladen werden.

(4) Beim Verladen der Sprengmittel ist noch folgendes zu beachten:

a) Die Behälter müssen in den Eisenbahnwagen so fest lagern, daß sie sich nicht bewegen, umdrehen, umkanten und aus den oberen Lagen nicht herabfallen können. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt, sie müssen vielmehr gelegt, gleichlaufend mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken und dgl. gegen jede rollende Bewegung gesichert werden.

b) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Dritteln des Ladegewichts beladen werden.

c) Es dürfen nur Mengen bis zu 1000 kg mit anderen Gütern in einem Wagen zusammen verladen werden, vorausgesetzt, daß letztere nicht leicht entzündlich sind. Diese Güter müssen vor dem Verladen der Sprengstoffe verladen und nach Ausladen der Sprengstoffe ausgeladen werden.

d) Die Sprengmittel dürfen nicht von den Güterböden oder Gütersteigen aus, sondern müssen auf möglichst abgelegenen Nebengleisen und tunlichst kurz vor Abgang des Zuges, mit dem sie befördert werden sollen, verladen werden. Das Verladen hat der Absender unter sachverständiger Aufsicht zu besorgen. Die besonderen Ladegeräte und Warnungszeichen (Decken, Flaggen oder dergleichen) sind vom Absender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gut ausgeliefert.

e) Fremde Personen, deren Anwesenheit beim Verladen entbehrlich, sind von dem Verladungsplatze fernzuhalten. Wenn ausnahmsweise unbedingt bei künstlicher Beleuchtung verladen werden muß, so müssen die benutzten Laternen hoch und gut befestigt angebracht werden; für diesen Zweck ist die Benutzung von Petroleumlaternen unzulässig.

f) Beim Verladen, insbesondere von Patronen aus Dynamit, sind Erschütterungen sorgfältig zu zu vermeiden, insbesondere dürfen die Behälter nicht gerollt oder geworfen werden.

(5) Von den Sprengstoffen des Abschnitts I a) können als Eilstückgut nur angenommen werden:

1. Ammonsalpetersprengstoffe [Ia A. 1. Gruppe a)].
2. Trinitrotoluol [Ia A. 1. Gruppe b) α)],
3. Nitrozellulose [Schießbaumwolle in Flockenform und Kollodiumbaumwolle, ungepreßt, Ia A. 1 Gruppe c)] mit mindestens 35 v. H. Wasser- oder Alkoholgehalt,
4. die Schießmittel der 1. Gruppe [Gruppe Ia B) bei Erfüllung der Vorschriften unter A e)].
5. die im ersten Absatz der Beförderungsvorschriften des Abschnitts I a genannten Proben neuer Sprengstoffe.

Bei Sprengstoffen der 2. Gruppe wie auch bei Schießmitteln der 2. Gruppe ist noch folgendes zu beachten:

F.

Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt.

(1) Weder beim Verladen noch während der Beförderung darf in oder in der Nähe der Wagen Tabak geraucht werden. Das Betreten oder Annähern an die Wagen mit offenem Licht oder überhaupt mit Feuer ist verboten.

(2) Vorüberfahrende Lokomotiven haben — tunlichst auch beim Begegnen auf freier Strecke — Feuertür und Aschenklappen geschlossen zu halten. Während der Vorüberfahrt der Lokomotive an der Verladestelle muß die Verladung unterbrochen, die Wagentüren müssen dicht verschlossen und der noch unverladene Teil der Sendung muß mit einer Decke oder Leinwand feuersicher geschützt sein.

(3) Die mit Sprengstoffen beladenen Wagen müssen von der Lokomotive mindestens durch vier andere, nicht mit feuergefährlichen Stoffen beladene Wagen getrennt sein. Im Sinne dieser und der Bestimmung unter G. Abs. (3) sind Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Holz nicht als leicht entzündliche Gegenstände anzusehen.

(4) Wagen mit Sprengstoffen dürfen während des Verschiebens nicht lose abgestoßen werden, sie sind zu kuppeln und mit der größten Vorsicht zu bewegen, wobei jeder Anprall unbedingt vermieden werden muß.

(5) Bei längerem Halten auf Unterwegsstationen sind die Wagen in möglichst von Gebäuden abgelegene Nebengeleise zu fahren. Soll der Aufenthalt länger als 1 Stunde dauern, so ist der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen.

G.

Bestimmung der Züge und Einstellung der mit Sprengstoffen beladenen Wagen in die Züge.

(1) Die Beförderung von Sprengstoffen hat in reinen Güterzügen zu erfolgen, und nur auf solchen Strecken, wo solche Züge nicht verkehren, ist die Beförderung mit gemischten Zügen zugelassen.

(2) In einem gemischten Zuge dürfen höchstens 8 mit Sprengmitteln der 2. Gruppe oder mit Schießmitteln der 2. Gruppe beladene Achsen beigegeben werden. Größere Mengen dürfen nur mit Sonderzügen befördert werden.

(3) Die mit Sprengstoffen beladenen Wagen sind in die Mitte der Züge so einzureihen, daß sie von der Lokomotive durch mindestens 4 Wagen getrennt und am Schluß des Zuges ihnen noch drei Wagen folgen, die nicht mit leicht feuerfangenden Stoffen beladen sind. Die Wagen sind im Zuge fest zu verkuppeln,

und ist die gehörige Verbindung auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, sorgfältig zu prüfen. Wagen, die loses Pulver in Mengen von höchstens 15 kg Rohgewicht oder andere Sprengstoffe in Mengen von höchstens 35 kg Rohgewicht enthalten, brauchen durch die Einstellung von Schutzwagen nicht getrennt zu werden.

(4) Weder an den mit Sprengstoffen beladenen, noch an dem nächsten hinter und vor ihnen laufenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muß am Schlusse des Zuges sich mindestens eine bediente Bremse befinden.

H.

Aufsicht bei Beförderung von Sprengstoffsendungen.

Bei Aufgabe von mehr als einem Wagen mit Sprengstoffen ist der Absender verpflichtet, zur Bewachung der Ladung besondere Aufseher beizugeben. Der Aufseher darf weder in noch auf dem mit Sprengstoffen beladenen Wagen Platz nehmen, muß jedoch in diesem Zuge untergebracht werden.

J.

Benachrichtigung der an der Beförderungsstrecke gelegenen Unterwegsstationen.

(1) Alle auf dem Beförderungswege sich befindlichen Stationen sind über den Abgang des Zuges mit Sprengstoffen, unter Angabe der Zugnummer, rechtzeitig telegraphisch zu benachrichtigen. Das Zugpersonal der kreuzenden, begegnenden und überholenden Züge ist ebenfalls tunlichst zu verständigen.

(2) Wenn eine Sendung auf eine andere Bahn übergehen soll, so ist die Übergangsstation sobald als möglich von der Zuführung in Kenntnis zu setzen, wobei die Nummer des Zuges anzugeben ist.

K.

Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.

(1) Der Empfänger muß durch die Empfangsstation rechtzeitig über die eingehende Sendung unter Angabe des Zeitpunktes ihrer Ankunft in der Bestimmungsstation benachrichtigt und zu ihrer sofortigen Abnahme nach der Ankunft aufgefordert werden. Die Empfangsstation ist durch die Vorstation über das Eintreffen des Zuges zu benachrichtigen. Die Übernahme hat innerhalb 3 Tagesstunden, die Entladung innerhalb weiterer 9 Tagesstunden nach Ankunft und Anmeldung zu erfolgen.

(2) Begleitete Sendungen (vergleiche H), die der Empfänger nicht innerhalb 3 Tagesstunden übernimmt, sind ohne Verzug von den Aufsehern zu übernehmen.

(3) Werden Sprengstoffe oder Schießmittel innerhalb 12 Tagesstunden nach der Ankunft nicht abgefahren, so sind sie ohne Verzug vom Bahnhofe zu entfernen und der Ortspolizeibehörde zur weiteren Verfügung zu übergeben. Die Übergabe von Sprengstoffen aller Art an die Ortspolizeibehörde hat dann — und zwar auch auf Unterwegsstationen — zu erfolgen, wenn die Sendung in einen solchen Zustand geraten ist, daß die weitere Aufbewahrung auf der Station oder Weiterbeförderung bedenklich erscheint.

(4) Bis zur Übernahme ist die Ladung besonders zu bewachen.

(5) Die Sprengstoffe dürfen nicht auf den Gütersteigen oder in den Güterböden entladen und gelagert werden, sondern nur auf möglichst abgelegenen Nebengleisen oder in räumlich von den Güterböden getrennten, nicht gleichzeitig anderen Zwecken dienenden Schuppen unter Beachtung der unter E. und F. gegebenen Vorschriften.

Ib. Munition.

Zur Beförderung sind nur die nachstehend aufgeführten Munitionsgegenstände zugelassen:

1. Zündeinrichtungen mit unbedeutender Sprengwirkung (schwache Zünder), d. s. Einrichtungen, deren Ladung so klein bemessen und so untergebracht ist, daß bei ihrer Entzündung keine bemerkenswerte Sprengwirkung erfolgen kann. Hierher gehören:
   a) Zündhütchen für Schußwaffen (Metallhütchen mit festsitzendem Zündsatz),
   b) Reib- und Schlagzündschrauben, Schlagröhren und ähnliche Zündungen mit kleiner Schwarzpulverladung oder Zündmasse. Zünder für Handgranaten ohne Sprengzünder, Handgranatenstiele mit diesen Zündern,
   c) Zünder zu Geschossen, Minen und Bomben ohne Sprengkapsel oder dergl. Einrichtungen mit kräftiger Sprengwirkung. Kapseln zu diesen Zündern u. dergl. Teile mit schwacher Sprengkraft.
   d) Leere Patronenhülsen für Handfeuerwaffen mit Kapseln und leere Kartuschhülsen mit Zündern.
2. Zündeinrichtungen mit bedeutender Sprengkraft (starke Zünder).

2. Sprengkräftige Zündungen.

a) Sprengkapseln,
b) Sprengkapseln mit elektrischen Zündern oder Zeitzündung,

c) Sprengkapseln in fester Verbindung mit langsamer Pulverzündschnur,

d) Sprengkapseln in Verbindung mit einer Übertragungsladung aus gepreßtem Sprengstoff, nicht gefährlicher als Tetranitromethylanilin, sogenannte Zündladungen (Detonatoren),

e) Sprengkapseln in Geschoßzündern mit und ohne Übertragungsladung (Detonatoren) sowie auch Sprengkapseln für Flugzeugbomben und Minen.

3. Zündschnüre. Wegen langsamer Schwarzpulverzündschnüre siehe Abschnitt 1 c Punkt 1 c).

a) Schnellzündschnüre (Zündschnüre aus fest geflochtenem Schlauch mit Schwarzpulverseele von großem Querschnitt oder mit einer Seele aus nitrierten Baumwollfäden),

b) Detonierende Zündschnüre auch Knallzündschnüre genannt (dünnwandige Metallröhren von geringem Querschnitt mit einer Fülluug aus Sprengstoff, nicht gefährlicher als Tetranitromethylanilin, oder gesponnene Schnüre von geringem Querschnitt mit einer Seele aus abgestumpften Knallsatz von nicht größerer Gefährlichkeit als Schwarzpulver).

4. Patronen für Handfeuerwaffen.

a) Fertige Metallpatronen mit Hülsen aus Metall. Die Geschosse müssen in den Hülsen so eingesetzt sein, daß sie sich nicht ablösen können und ein Ausstreuen der Pulverladung verhindert ist.

b) Fertige Patrouen, deren Hülsen nur zum Teil aus Metall bestehen. Das Pulver muß durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen, die Pappe der Patrone so beschaffen sein, daß sie bei der Beförderung nicht bricht.

c) Flobertmunition (Zündhütchen mit Kugel oder Schrot).

5. Geschosse für Geschütze zusammen- und nicht zusammengefügt, besonders geladene Geschosse, und besondere Ladungen iu Hülsen oder Kartuschen, sowie auch Minen zu Minenwerfern, Flugbomben, Torpedoausstoßpatronen nnd Zündpatronen für Torpedos, aus einer zu ihrer Herstellung berechtigten Fabrik des Zollgebiets oder aus einer zum Versand auf polnischen Bahnen ermächtigten ausländischen Fabrik.

a) Fertige Geschützpatronen, verbundene (Rauchschwaches Pulver in Metallhülsen, Geschoß fest in Hülse sitzend). Hierzu gehören insbesondere:

Granatpatronen (brisanter Sprengstoff oder Schwarzpulver, auch mit Rauch- oder Nebelmasse).

Schrapnellpatronen (Schwarzpulver in Form einer Bodenkammerladung, Zentralkammerladung und mit Kugeln in Kolophonium oder dergleichen oder in Schwarzpulver gelagert).

Kartätschpatronen, (bei denen die Kugeln in einer Matallbüchse mit einem ungefährlichen, keine explosiven Eigenschaften besitzenden Mittel festgelegt sind).

Granatschrapnellpatronen,

Brandgeschoßpatronen, verbundene,

Leuchtgeschoßpatronen, verbundene,

b) Geschützpatronen in getrenntem Zustand (Schüsse für Geschütze). Geschützladungen (rauchschwaches Pulver in Metallhülsen oder in Kartuschbeuteln, auch mit Beiladung aus Schwarzpulver). Dieselben Ladungen für Minenwerfer. Gefüllte Geschosse. Arten und Füllung wie unter a),

c) Granaten und Wurfminen, vereinigte (Mine gefüllt, in Bodenhölung). Hierzu gehören insbesondere: Explosive Granaten und Minen (mit brisanter Ladung) Leuchtnachrichten-, und dgl. Minen,

d) Granaten und Wurfminen ohne Treibladung, Flugbomben (Arten wie unter Punkt c).

e) Brisantladungen und Zündpatronen für Torpedos.

6. Hand- und Gewehrgranaten.

Handgranaten und Gewehrgranaten gefüllt mit brisantem Sprengstoff, Schwarzpulver, oder auch Rauch- oder Nebelmasse.

7. Brisante Sprengladungen für Geschosse, Bomben, Minen und Torpedos, Pioniersprengmunition in Sprengbüchsen oder in Papierpackung, sämtlich ohne Sprengkapsel.

Brisante Sprengladungen für Geschosse, Torpedos und Minen, Detonatoren, Sprengpatronen in Gestalt von Büchsen, Würfeln, Bohrpatronen u. dergl.

8. Leucht- und Signalmittel für das Heer und Rettungswesen. Die Treib- oder Leuchtmasse muß so stark gepreßt sein, daß sie beim Brennen nicht explodieren kann. Hierher gehören Leucht-, Signal- und dergl. Patronen.

9. Künstliches Signalfeuerwerk:
   a) Kanonenschläge und dergleichen (für das Heer oder das Rettungswesen) bestehend aus einer Metallbüchse, enthaltend bis 200 g Kornpulver und versehen mit einer Zündschnur ohne Sprengkapsel, oder auch aus einer mit Bindfaden umschnürten und geleimten Papierhülse, die höchstens 200 g Kornpulver mit Zündschnur, aber ohne Sprengkapsel enthält. (Wegen Signalfeuerwerk mit höchstens 75 g Kornpulver vergl. Ic Punkt 4)
   b) Eisenbahnalarmpetarden. (Knallkapsel.)
   c) Feuerwerk zur Nachahmung von Geschützblitzen und dergl.
10. Rauchentwickler-Mischungen von amorphen (roten) Phosphor mit Harzen oder Fetten, deren Schmelzpunkt über 35° liegt, oder anderen Stoffen, sofern die Mischung nicht gefährlicher als die vorerwähnte ist.
11. Nebelmittel. — Hierher gehören insbesondere — Nebelbüchsen, Nebeltrommeln, Nebelapparate und Nebelbojen.

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

Zu Punkt 1. Nichtsprengkräftige Zündungen.

a) Zündhütchen für Handfeuerwaffen sind in Papp- oder Blechschachteln mit übergreifendem Deckel von höchstens 250 ccm Inhalt zu füllen. Pappschachteln mit Drahtklammern müssen an der Heftstelle sorgfältig überklebt sein. Die Schachteln, durch Papierumhüllung zu Paketen vereinigt, sind in starke, dichte Holzkisten oder in Blechkästen zu verpacken. Hohlräume in den Behältern sind mit trockenen Füllstoffen wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen so auszufüllen, daß jedes Schlottern verhindert wird.

Zündhütchen für Geschoßzünder (Artilleriezündhütchen) und für Schlagzündschrauben sind in Pappkästchen mit übergreifendem Deckel und von höchstens 70 qcm Bodenfläche reihenweise nebeneinander zu stellen und durch Einlagen aus weicher Pappe und Abdecken mit Zellstoffwatte oder einem gleichartigen Füllstoff so festzulegen, daß sie sich auch bei starker Erschütterung nicht bewegen können. Die Pappkästchen dürfen nur eine Schicht Zündhütchen enthalten.

Sind die Wände mit Drahtklammern verbunden, so müssen die Heftstellen sorgfältig überklebt sein. Für die Vereinigung zu Paketen und Verpackung in Kisten gilt dasselbe, wie für Patronenzündhütchen.

Höchstes Rohgewicht eines Behälters 80 kg.

b) Reib- und Schlagzündschrauben und ähnliche unter Punkt 1 b) und c) aufgezählte Artikel sind bis zu 100 Stück fest in Blech- oder Pappkästchen und diese in Holzkisten zu verpacken.

Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen:

„ Nicht sprengkräftige Zündungen 1 b “.

Zu Punkt 2. Sprengkräftige Zündungen.

a) Sprengkapseln.

(1) Höchstens 100 Stück sind in einer starken Blech- oder Pappschachtel so zu stellen, daß auch bei Erschütterung die einzelnen Kapseln sich nicht bewegen können. Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen ihnen muß mit trockenem Hartholzmehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig ausgefüllt sein. Die Ausfüllung der Kapseln kann wegfallen, wenn der Sprengsatz z. B. durch eine innere Schutzhülse, so abgeschlossen ist, daß er durch gut zugepaßte Hütchen bei der Beförderung nicht gelockert wird.

Bei den Blechbehältern sind Boden und Deckel mit einer Platte aus Filz, Tuch oder einem gleichartigen Stoff, die Seitenwände mit Kartonpapier so zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapsel mit dem Blech ausgeschlossen ist.

Pappebehälter müssen außen mit Paraffin, Zeresin oder einem die Pappe in gleicher Weise wasserdicht machenden Stoff getränkt sein.

(2) Die auf diese Weise gefüllten Behälter, welche dicht abgeschlossen sein müssen, sind mit je einem haltbaren Papierstreifen so zu umkleben, daß der Deckel fest auf den Inhalt gepreßt und ein Schlottern der Sprengkapseln verhindert wird. Je 5 Blechbehälter sind in einem Umschlag aus starkem Packpapier zu einem Paket zu vereinigen oder in eine Pappschachtel fest einzulegen. Die Pakete oder Schachtel sind in

eine haltbare Holzkiste von mindestens 20 mm Wandstärke oder in einem starken Blechbehälter so zu verpacken, daß möglichst keine Hohlräume in Innern der Behälter entstehen. In jeder Schicht ist mindestens ein Paket oder eine Schachtel mit einem festen Bande zu umwinden, an diesem Bande muß das Paket oder die Schachtel ohne Schwierigkeit herausgenommen werden können. Hohlräume in den Behältern sind mit trockenen Füllstoffen wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen auszustopfen, worauf der Deckel des Behälters, wenn dieser aus Blech besteht, aufzulöten, wenn er von Holz ist, mit Schrauben zu befestigen ist. Die Löcher für die Schrauben müssen im Deckel und in den Wänden schon vor dem Füllen der Behälter vorgebohrt sein.

(3) Auf diese Weise gefüllte Kisten bezw. Blechbehälter sind mit dem Deckel nach oben in eine starke, dichte und mit Schrauben sicher zu verschließende hölzerne Überkiste von wenigstens 23 mm Wandstärke einzulegen. Zwischen dem inneren Behälter und der Überkiste muß überall ein Zwischenraum vorhanden sein, der betragen muß:

α) mindestens 12 cm, wenn die Sprengmittel der 1. Gruppe (ausgenommen den schwarzpulverähnlichen) oder Schießmittel der 1. Gruppe, die nach besonderer Vorschrift unter I a A. d) verpackt sind, zusammen in denselben Wagen verladen werden sollen. Der Zwischenraum muß mit trockenen Weichholzmehl fest ausgefüllt sein. (Dieses Mehl besitzt andere Eigenschaften als Sägemehl oder Holzplitter, es besitzt eine gleichmäßige feine Struktur, bei Weichholzmehl von solcher Beschaffenheit, daß es unter Druck zusammenballt.) Durch geeignete Vorrichtungen muß sichergestellt sein, daß sich der Zwischenraum durch Rütteln während der Beförderung nicht ändern kann.

β) mindestens 3 cm bei allen übrigen Sprengkapselsendungen. Der Zwischenraum muß mit trockenen Füllstoffen wie Sägespänen, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen fest ausgefüllt sein.

(4) Die Überkiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Sprengkräftige Zündungen 1 b. Nicht stürzen".

Jede Überkiste ist mit einem Plombenverschluß oder mit einem auf zwei benachbarten Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel oder mit einem über Deckel und Wände geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

(5) Eine Kiste darf höchstens enthalten:

α) 2 kg Knallsatz aus Knallquecksilber und Kaliumchlorat, wenn sie mit Sprengmitteln der 1. Gruppe (ausgenommen den schwarzpulverähnlichen) oder mit Schießmitteln der 1. Gruppe, die nach besonderer Vorschrift unter I a A. d) verpackt sind, befördert werden soll (vergl. Punkt (3) a).

β) 20 kg derselben Sprengmasse, wenn die Zündungen nach Punkt (3) α verladen werden sollen.

Wenn statt der angegebenen Sprengmasse die Kapsel eine Masse mit stärkerer Wirkung enthalten, so unterliegen die unter (5) α und (5) β) angegebenen Normen einer entsprechenden Ermäßigung.

Kisten, deren Gewicht 25 kg übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten versehen sein.

(6) Für Sprengkapsel, die zu höchstens 26 Stück in ausgebohrten Holzklötzchen versandt werden, gelten folgende Vorschriften:

Die Löcher zur Aufnahme je einer Kapsel müssen durch eine mindestens 2 mm dicke Wand voneinander getrennt sein. Nach der Unterbringung der Sprengkapseln in den Löchern ist die Schachtel durch einen Schiebedeckel zu verschließen. Die die Sprengkapseln enthaltenden Holzklötzchen sind mit einer etwa 1 mm dicken Umhüllung von Pappe oder dünnem Blech zu umgeben und in eine haltbare Holzkiste von mindestens 20 mm Wandstärke, in der im Punkt (2) angegebenen Weise so zu verpacken, die jegliches Schlottern der Kapsel und Schachtel ausschließt. Eine Überkiste ist in diesem Falle nicht erforderlich. Die Kiste muß plombiert und die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Sprengkapseln I b. Nicht stürzen".

b) Sprengkapseln mit elektrischen Zündern (auch mit Zeitzündung) sind zu höchstens 100 Stück in Pakete zu vereinigen. In einem Paket dürfen höchstens 10 Stück zusammengebunden sein. Die Zündungen müssen abwechselnd an das eine oder das andere Ende des Pakets gelegt sein. Höchstens 10 Pakete sind in starkes Papier einzuwickeln, zu verschnüren und in eine starke Holz- oder Blechkiste zu verpacken, in der sie mit trockenen Füllstoffen wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen gegen Verschiebung gesichert sein müssen.

Im übrigen gelten die Vorschriften für Sprengkapseln unter a).

c) Sprengkapseln mit Pulverzündschnur sind vor allem einzeln aufzurollen und festzubinden. Höchstens zehn solcher Bunde sind in starkes Packpapier einzuschlagen und zu verschnüren. Höchstens 10 Rollen, das

sind 100 Kapseln, sind in eine Holzkiste aus mindestens 12 mm starken Brettern zu legen und durch Ausfüllen der Zwischenräume mit trockenen Füllstoffen, wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen so zu verpacken, daß sie gegen Verschiebung gesichert sind. Diese Kisten müssen höchstens zu 10 Stück nach den Vorschriften zu a) in eine Überkiste verpackt werden.

Im übrigen gelten die Vorschriften für Sprengkapseln unter a).

d) Detonatoren mit eingesetzten Kapseln sind in Mengen von höchstens 100 Stück in starken Holzkisten aus 22 mm starken Brettern zu verpacken; die Kistenwände müssen verzinkt, Boden und Deckel durch Schrauben verbunden sein. In den Holzkisten sind die Detonatoren mittels Einlagen aus Holz oder Metall derart zu lagern, daß sie unter sich und von den Kistenwänden mindestens 10 mm abstehen und gegen Verschiebung gesichert sind. Bei Verwendung von Zinkblecheinsätzen muß die Holzkiste mindestens 16 mm Wandstärke haben. Die weitere Verpackung, wie unter Punkt a) für Sprengkapseln. Auf der Schutzkiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift: „Detonatoren I b. Nicht stürzen" angebracht sein.

Detonatoren für Torpedos (ohne Schlagbolzenvorrichtung) sind, wenn sie sich nicht in eisernen Kisten befinden, in denen sie an Bord gegeben werden zu höchstens 10 Stück in Holzkisten aus 22 mm starken Brettern zu verpacken; die Kistenwände müssen gezinkt, Boden und Deckel durch Schrauben verschlossen sein. Bei Verwendung von Zinkblecheinsätzen kann die Wandstärke der Holzkiste 16 mm betragen. In den Holzkisten sind die Detonatoren mittels Holzeinlage derart festzulegen, daß sie unter sich und von den Kistenwänden mindestens 20 mm abstehen und gegen Verschiebung gesichert sind. Mehr als 5 Kisten dürfen nicht zusammengepackt werden. Die weitere Verpackung wie bei Punkt a) für Sprengkapseln angegeben, jedoch mit dem Unterschied, daß der lichte Abstand zwischen Kiste und Überkiste mindestens 10 cm betragen muß.

Die Schutzkiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift: „Torpedodetonatoren 1 b. Nicht stürzen" tragen.

e) Streuende Geschützzünder sind in Mengen von höchstens 25 Stück in starke Holzkisten mit 22 mm Wandstärke nach den unter Punkt d) für Detonatoren angegebenen Vorschriften zu verpacken. Auf der Schutzkiste ist die deutliche und haltbare Aufschrift: „Sprengkräftige Geschützzündungen 1 b. Nicht stürzen" anzubringen.

Die Zündungen für Flugzeugbomben sind in der für die Heeresbenutzung bestimmten Weise zu verpacken und mit der Aufschrift: „Zündungen für Flugzeugbomben 1 b. Nicht stürzen" zu versehen.

Zu Punkt 3. Zündschnüre.

Zündschnüre sind in haltbare, dichte, sicher zu verschließende Holzbehälter so zu verpacken, daß ein Ausstreuen oder Verstäuben des Sprengstoffes sicher verhindert wird. Statt der hölzernen Behälter können auch sogenannte amerikanische Pappefässer verwendet werden.

Höchstgewicht der Zündschnüre in einem Behälterr 60 kg.

Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Zündschnüre I b".

Zu Punkt 4. Patronen für Handfeuerwaffen.

Die Patronen für Handfeuerwaffen sind in Behälter aus Blech, Holz oder steifer Pappe so festzulegen, daß sie sich nicht verschieben können. Die Behälter sind in starke, dichte sicher zu verschließende Holzkisten unter Ausfüllung der Zwischenräume mit trockenen Füllstoffen, wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen so zu verpacken, daß jedes Schlottern verhindert wird.

Das Rohgewicht einer Kiste darf 80 kg nicht übersteigen.

Die Kisten müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Patronen für Handfeuerwaffen I b".

Zu Punkt 5. Verbundene Patronen für Geschütze und gefüllte Geschosse für Geschütze nicht verbunden, Minen und verbundene Geschosse für Minenwerfer, Brisantladungen und Zündpatronen für Torpedos, Flugbomben.

Gefüllte Geschosse sollen nach Möglichkeit ohne Zündungen sein; sie müssen an deren Stelle Zink- oder Verschlußschrauben enthalten. Es können sich jedoch in ihnen, insbesondere in den Schrapnells, Zündungen nach genehmigtem Muster, befinden.

Die fertigen Patronen und Kartuschhülsen sowie auch Minen, die mit Treibladung versehen sind, dürfen in den Hülsen Zündhütchen enthalten. Vor einem zufälligen Schlage muß jedes Zündhütchen durch Metallbügel mit Gummieinlage, die mit 3 Armen den Rand der Patronenhülse umgreifen und dadurch in ihrer Lage gesichert sind, oder durch entsprechende Einrichtungen der Packmittel (Aussparungen, mit Löchern versehene Pappeinlagen von mindestens 3 mm Stärke usw.) gegen Stoßwirkungen geschützt sein.

Die Munition ist in haltbare Holzkisten sicher oder in andere von der Heeresverwaltung eingeführte, zu verschließende Behälter so fest zu verpacken, daß sie sich nicht verschieben kann.

Die Deckel der gewöhnlichen Holzkisten müssen mit Schrauben befestigt sein. Nichtvereinigte Geschosse über 40 kg und ohne Zündungen können auf Verlangen unverpackt befördert werden. Die Kartuschenladungen müssen wie unter I a A. für Schießmittel verpackt sein.

Die Packgefäße müssen mit sicheren Handhaben versehen sein und auf dem Deckel die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „fertige Geschützpatronen I b" oder Geschützkanonen in getrenntem Zustande I b oder „Geschützladungen in Kartuschbeuteln I b"

oder „Gefüllte Geschützgeschosse I b"
oder „Minen für Minenwerfer I b"
oder „Torpedoladungen I b"
oder „Zündpatronen für Torpedos I b".

Zu Punkt 6. Hand- und Gewehrgranaten.

Handgranaten mit Stielen sind zu höchstens 25 Stück in Holzkisten aus 16 mm starken Brettern, oder in anderer durch die Heeresverwaltung festgesetzten Weise zu verpacken. In Holzkisten sind die Handgranaten mittels Einlagen aus Holz so festzulegen, daß sie sich nicht bewegen können. In einem besonderen Verschlag, der Kiste können bis zu 26 Sprengkapseln in einem ausgebohrten Holzklötzchen wie unter „zu 2 a)" angegebene untergebracht werden.

Gewehrgranaten und Eierhandgranaten sind zu höchstens 50 Stück in starke Holzkisten von 16 mm Wandstärke, oder in einer durch die Heeresverwaltung festgesetzten Weise zu verpacken.

Jede mit Hand- und Gewehrgranaten beladene Kiste muß plombiert oder mit einem auf zwei benachbarte Schraubenknöpfe angebrachten Siegel, oder mit einer über Deckel und Wände geklebten Schutzmarke versehen sein.

Die Kisten müssen mit starken Handhaben versehen sein und die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Handgranaten I b".

Zu Punkt 7 Sprengladungen ohne Sprengkapsel.

Sprengladungen zur Füllung von Geschossen, Detonatoren, Pioniersprengpatronen (Petarden) in Blechbüchsen oder in Papierpackung sind in starke, dichte, sicher zu verschließende Holzkisten so zu verpacken, daß sie sich nicht verschieben können. Die Körper aus gepreßter Pikrinsäure müssen außerdem in Pergamentpapier gewickelt oder mit einer wasserdichten Umhüllung versehen sein. Torpedosprengs- und Seeminenladungen können in ihrer Stahlhülle oder auch in den bei der Heeres- oder Marineverwaltung üblichen Packgefäßen versandt werden. Kisten von mehr als 25 kg Gewicht müssen mit starken Handhaben versehen sein

Auf den Kisten muß sich die deutliche und haltbare Aufschrift: „Sprengladungen I b" befinden.

Zu Punkt 8. Leucht- und Signalmittel.

Leucht- und Signalmittel sind in der von der Fabrik hergestellten (Ursprungs-) Verpackung in haltbare, dichte, mit Ölpapier ausgelegte Holzkisten aus mindestens 18 mm starken Brettern so festzulegen, daß sie sich bei der Beförderung nicht verschieber können.

Die Wände der Kisten müssen gezinkt, Boden und Deckel durch Schrauben befestigt sein. Höchstes Rohgewicht einer Kiste 100 kg. Die Kisten müssen mit Handhaben versehen sein und die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Leuchtmittel I b" oder „Signalmittel I b".

Zu Punkt 9. Signalfeuerwerk.

Signalfeuerwerk muß in der von der Fabrik hergestellten (Ursprungs-) Verpackung in haltbare Fässer oder Holzkisten fest verpackt sein, deren Fugen so gedichtet sind, daß jedes Ausstreuen der Signalmasse ausgeschlossen ist.

Zugelassen sind auch sogenannte amerikanische Pappefässer.

Die Kisten und Fässer dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben, Bänder und dgl. haben.

Die Anzündestelle muß so verwahrt sein, daß ein Ausstreuen des Satzes ausgeschlossen ist.

Höchstes Rohgewicht eines Behälters 100 kg.

Die Kisten oder Fässer müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Signalfeuerwerk I b".

Knallkapseln (Eisenbahnpetarden) sind in dicht schließende Kisten aus mindestens 22 mm starken gespundeten Brettern, die durch Verzinkung oder Schrauben zusammengehalten werden, zu verpacken.

Eine jede solche Kiste ist in eine dicht schließende Überkiste von höchstens 0,06 cbm Fassungsraum zu bringen. Die Knallkapseln müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Holzwolle gebettet oder auf andere Weise so fest und getrennt in Kisten gelegt sein, daß sie weder einander noch die Kistenwände berühren können.

Die Überkiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Eisenbahnalarmpetarden 1 b".

Zu Punkt 10. Rauchentwickler.

Rauchentwickler sind in haltbare Fässer oder Kisten fest zu verpacken und mit einer deutlichen und haltbaren Aufschrift: „Rauchentwickler I b" zu versehen.

Zu Punkt 11. Nebelmittel.

Nebelmittel können nur in der von der Fabrik hergestellten (Ursprungs-) Doppelverpackung befördert werden.

Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Nebelmittel Ib".

B.

Aufgabe.

Fertige und geladene Geschosse für Geschütze, Minen zu Minenwerfern (Punkt 5), Hand- und Gewehrgranaten (Punkt 6), und Signalfeuerwerk (Punkt 9) können als Eilgutsendungen zur Beförderung nicht aufgegeben werden. Außerdem sind für diese Gegenstände die im Abschnitt I a B für Sprengstoffe angegebenen Vorschriften maßgebend.

Von den sprengkräftigen Zündungen (Punkt 2) können als Eilgutsendungen nur Sprengkapseln (Punkt 2 a) und elektrische Sprengkapseln (Punkt 2 b) bei Erfüllung der Vorschriften unter A zu Punkt 2 a (3) α, zur Beförderung angenommen werden.

C.

Bescheinigungen. Frachtbriefe.

Der Absender hat im Frachtbrief zu bescheinigen, daß die Beschaffenheit und Verpackung der aufgegebenen Munitionsgegenstände den im Abschnitt I b, der Anlage A zu den Beförderungsvorschriften angegebenen Bedingungen entsprechen.

Bei Versendung von fertigen Patronen und geladenen Geschützgeschossen, Minen zu Minenwerfern (P. 5) Hand- und Gewehrgranaten (P. 6) und Signalfeuerwerk (P. 9) ist die Benennung dieser Gegenstände im Frachtbrief mit roter Tinte zu unterstreichen.

Die Erklärung über die Beschaffung und Verpackung ist bei sprengkräftigen Zündungen (P. 2) von einem durch die Eisenbahn annerkannten Chemiker oder Sachverständigen zu bestätigen.

Letzterer bescheinigt außerdem: bei detonierenden Zündschnüren, daß die in ihnen enthaltenen Sprengstoffe den Anforderungen des Abschnittes I b (P. 3) entsprechen; bei Patronen und Geschossen für Geschütze, Flugzeugbomben, Granaten und Minen für Minenwerfer (P. 5) Hand- und Gewehrgranaten (P. 6) und Signalfeuerwerk (P. 9), daß die in ihnen enthaltenen Spreng- und Schießmittel den unter Abschnitt I a vorgeschriebenen Bedingungen genügen.

Bei der Weiterbeförderung von Munitionsgegenständen durch andere Absender als die herstellenden Fabriken kann von der Bescheinigung des Chemikers abgesehen werden, wenn der Absender im Frachtbrief erklärt, daß die zur Beförderung aufgegebenen Munitionsgegenstände einer geprüften und bescheinigten Lieferung entstammen und daß die ursprüngliche Verpackung in keiner Hinsicht geändert ist. Auf Verlangen muß dieses glaubwürdig festgestellt werden.

D.

Beförderungsmittel und sonstige Vorschriften.

Zur Beförderung aller Munitionsgegenstände müssen bedeckte Güterwagen verwendet werden. Bei Patronen und Geschossen für Geschütze, Flugzeugbomben, Granaten und Minen zu Minenwerfern (P. 5), Hand- und Gewehrgranaten (P. 6) und Signalfeuerwerk (P. 9) gelten die unter I a D für Sprengstoffe der 2. Gruppe angegebenen Vorschriften. Außerdem sind die unter I a F bis K angegebenen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

E.

Verladung.

Sprengkräftige Zündungen (I b P. 2) dürfen nicht mit Sprengstoffen (I a) oder mit Munitionsgegenständen der Punkte 5, 6, 7, 8 und 9 in denselben Wagen verladen werden. Zulässig ist jedoch das Zusammenladen von Sprengkapseln, die nach den besonderen Vorschriften unter A. zu Punkt 2 a), Abs. (3) a) verpackt sind, mit den Sprengmitteln der 1. Gruppe, (ausgenommen den schwarzpulverähnlichen), sowie mit den Schießmitteln der 1. Gruppe, die nach besonderer Vorschrift unter I a A. d) verpackt sind.

Bei Geschützpatronen und Geschützgeschossen, Flugzeugbomben, Granaten für Minenwerfer, Hand- und Gewehrgranaten und Signalfeuerwerk gelten die unter I a E (4) angegebenen Vorschriften.

Kisten mit fertigen Geschossen und Minen, die Zündungen enthalten, müssen so gelagert werden, daß sie nicht in der Längsrichtung sondern in der Querrichtung der Wagen zu liegen kommen.

Bemerkung. Spreng- und Schießmaterialien sowie auch Munition, die durch Militärdienststellen zur Beförderung aufgegeben werden, können nach den Militärvorschriften verpackt und gezeichnet werden, jedoch unter Einhaltung der Gewichtsbeschränkung.

Eine Bescheinigung des Chemikers bei Militärsendungen ist nicht erforderlich und wird diese durch eine entsprechende Bescheinigung des Kommandanten der die Sendung aufgebenden Militärdienststelle ersetzt.

Ic. Zündwaren und Feuerwerkskörper.

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Zündmaterialien, Zündschnüre:
   a) Zündhölzer außer nichtphosphorierter (schwedische) und andere durch Reibung entzündliche Zünder;
   b) Pyrotechnische Zündstäbchen, wie bengalische Zündhölzer, Goldregenhölzer, Blumenregenhölzer, Wunderkerzen und dergleichen.
   c) Sicherheitszündschnüre, Zündschnüre aus dünnem Schlauch mit Schwarzpulverseele von geringem Querschnitt. Wegen anderer Zündschnüre vergleiche (I b 1).
2. Pyrotechnische Scherzartikel, Zündbänder.
   a) Knallbonbons, Blumenkarten, Blättchen von Kollodiumpapier und ähnliche Sachen, die ganz geringe Mengen von Kollodiumpapier oder kleine Knallsilberpünktchen enthalten.
   b) Knallerbsen, Knallgranaten und ähnliche Artikel mit Knallsilber, die nicht über 1 g Knallsilber auf 1000 Stück dieser Gegenstände enthalten.
   c) Konfettibomben, Boskoszylinder, Kotillonfrüchte und ähnliche Artikel, die eine unbedeutende Ladung von Kollodiumschießbaumwolle unentbehrlich zum Ausstoßen eines ungefährlichen Geschosses wie Wattekugeln, Konfetti und dergleichen enthalten.
   d) Zündblättchen (Amorces), Zündbänder und Paraffinzündbänder, enthaltend einen Knallsatz aus Kaliumchlorat oder Salpeter, aus unbedeutenden Mengen von Phosphor, rotem Schwefelantimon, Schwefel, Milchzucker, Ultramarin, Klebemitteln (Dextrin, Gummi) oder dergleichen. In 1000 Zündpillen dürfen im ganzen höchstens 7,5 g Knallsatz verwendet sein.
   e) Sogenanntes spanisches Feuerwerk, wie Radauplätzchen, Krawallstangen, Gewitterhagel.
      Der einzelne Körper darf höchstens 2,5 g wiegen und neben Gummi und Farben höchstens 6 v. H. gelben Phosphor, höchstens 23 v. H. amorphen Phosphor und höchstens 21 v. H. Kaliumchlorat enthalten.
3. Feuerwerkskörper.
   a) Kunstfeuerwerkskörper, wie Raketen, römische Lichter, Fontänen, Feuerräder, Sonnen und dergleichen.
   b) Klein- und Salonfeuerwerk, wie Frösche, Fire crackers, Schwärmer, Silber- und Goldregen und ähnliche in der Hand abzubrennende Feuerwerkskörper.
   c) Bengalische Feuer, bengalische Fackeln, Signal blue-lights und dergleichen.

Für die Zusammensetzung der Feuerwerkskörper gelten folgende Vorschriften:

1. Sie dürfen keine erhebliche Sprengwirkung hervorrufen können, auch keine Mischungen enthalten, die sich von selbst oder durch Reibung, Druck oder Schlag leicht entzünden.
   Es sind gestattet:
   a) in Nitratsätzen und bei bengalischen Magnesiumfackeln ein Zusatz von höchstens 3 v. H. Magnesiumpulver;
   b) in kleinen Leuchtsternchen, die im Feuerwerkskörper eingebettet sind; Chloratmischungen mit einem Gehalt von höchstens 40 v. H. Kaliumchlorat, Röhrchen, die pikrinsaure Magnesia und Chlorate enthalten; diese Röhrchen müssen jedoch so verpackt sein, daß sie eine Explosion durch Schlag, Stoß oder Zündung nicht veranlassen können.

   Andere Mischungen, die gelben Phosphor, Zinkstaub, Magnesiumpulver oder Chlorate enthalten, werden zur Beförderung nicht zugelassen.

2. Die unter a) und b) angegebenen Gegenstände müssen aus Mehlpulver bestehen, gemischt mit Kohle, Metallpulver (Gußeisen-, Gußstahlpulver), Aluminiumflitter, Bleiglätte und anderen Mineralpulvern in gepreßtem Zustande. Von gekörntem Schwarzpulver darf der einzelne Gegenstand höchstens 30 g enthalten.

4. Signalfeuerwerk, wie Kanonenschläge und dergleichen, bestehend aus einer mit Bindfaden umschnürten und geleimten Papierhülse, die höchstens 75 g Kornpulver mit Zündschnur, aber ohne Detonationszünder enthält.

Beförderungsbedingungen.

A.

Verpackung.

(1) Zur Verpackung dürfen nur starke, dichte, sicher verschlossene Holzkisten verwendet werden. Bei den Gegenständen der Ziffer 1 a) sind auch feste Behälter aus Blech zulässig. Für Gegenstände unter 2 b) bis e), 3 und 4 genannt, müssen die Kisten aus gefugten Brettern bestehen und durch Zinken oder Leisten miteinander verbunden sein. Die Bretterstärke der für die unter 1 c), 2 b) bis e), 3 und 4 genannten Gegenstände darf nicht unter 18 mm betragen.

Die Kisten sind mit gutem und zähem Papier auszulegen und können statt diesem auch Zinkbogen benutzt werden.

(2) Vor dem Einlegen in die Kisten sind zu verpacken die Gegenstände:

a) der Ziffer 1 a, 2 a und 2 c,
in starke Umschläge oder Pappschachteln;

b) der Ziffer 1 b,
in Schachteln und je 10 bis 12 Schachteln in einen Papierumschlag;

c) der Ziffer 2 b,
in Holzkisten oder starke Pappschachteln, umwickelt in Papier und nicht mehr als 1000 Stück enthaltend, wobei diese Gegenstände gegen Erschütterung mittels Sägemehl festgelegt sein müssen;

d) der Ziffer 2 d;

α) Zündblättchen in starke Pappschachteln, von denen jede höchstens 1000 Zündpillen enthalten darf. Je 12 Schachteln mit Zündblättchen sind zu einer Rolle und je 12 Rollen wieder zu einem festen Pakete mit Papierumschlag zu verbinden.

β) Zündhölzer und Paraffinzündbänder entweder wie unter α) oder in zylindrischen Blechbüchsen mit oben und unten nicht aufgeschobenen Deckeln. Jede Büchse darf höchstens 12 gerollte Bandstreifen mii je 50 Zündpillen enthalten. Höchstens je 30 Büchsen sind durch Papierumschlag zu einem festen Pakete zu vereinigen;

e) der Ziffer 2 e),
in Holzkistchen, von denen jedes nicht mehr als 144 Feuerwerkskörper, gut in Holzmehl verpackt, enthalten darf;

f) der Ziffer 3,
in starke Pappschachteln oder Holzkistchen; für die Gegenstände unter c) dieser Ziffer sind auch Papierbeutel zulässig; größere Kunstfeuerwerkskörper sind in Papierumschläge zu verpacken, wenn nicht ihre Anzündstelle mit einer Papierkappe bekleidet ist — in beiden Fällen muß ein Ausstreuen des Satzgemenges verhindert sein;

g) der Ziffer 4,
in starke Schachteln, in die das Signalfeuerwerk in Sägemehl oder einem ähnlichen Stoff so fest eingebettet werden muß, daß die einzelnen Körper einander nicht berühren können.

(3) Die innere Verpackung soll die einzelnen Stücke vor dem Bewegen in den Kisten schützen. Die Gegenstände der Ziffern 2 b) bis e), 3 und 4 müssen fest verpackt und die Zwischenräume mit geeigneten trockenen Verpackungsstoffen (Holzwolle, Papier oder dergleichen), fest ausgestopft sein. Feuchtes Heu, Putzwolle oder ähnliche zur Selbstentzündung neigende Stoffe dürfen nicht verwendet werden. Größere pyrotechnische Gegenstände (Transparente) sind in der Kiste gut zu befestigen.

(4) Auf der äußeren Verpackung ist bei den Gegenständen der Ziffern 2 b) bis e), 3 und 4 ihr Inhalt deutlich und dauerhaft und außerdem auf der Verpackung die genaue Adresse des Absenders anzugeben.

(5) Das Rohgewicht einer Kiste mit Artikeln der Ziffern 2b) bis e), 3 und 4 darf 60 kg, ihr Gesamtgewicht an Feuersatz 20 kg, das darin enthaltene Feuerwerkskornpulver 2,5 kg nicht übersteigen.

(6) Jede Kiste muß die deutliche Aufschrift „Explosiv" in roten Buchstaben tragen. Diese Vorschrift findet auf Zündholzsendungen keine Anwendung.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Zündhölzer der Ziffer 1a) in Mengen bis zu 5 kg, die gemäß Abschnitt A verpackt sind, dürfen mit anderen Gegenständen (ausgenommen die Stoffe unter Ia), Ib), Ic), II und III dieser Anlage) in ein Frachtstück vereinigt werden.

(2) Zündschnüre (1c) sowie Zündblättchen (2d) dürfen nicht mit Explosiv- und entzündlichen Stoffen zusammen in einen Wagen verladen werden.

(3) Die Beförderung muß in bedeckten Wagen erfolgen.

(4) Bei den Gegenständen der Ziffern 2b) bis e), 3 und 4 hat der Absender im Frachtbrief zu erklären, daß die Gattung und Verpackung, den im Absatz Ic) der Anlage A zu den Eisenbahnbeförderungsvorschriften angegebenen Bedingungen entspricht.

Beförderung.

Feuerwerk (3) und Signalfeuerwerk (4) sind von der Beförderung als Eilgut ausgeschlossen.

Id. Verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase.

Zur Beförderung sind die nachstehend aufgeführten verdichteten, verflüssigten und unter Druck gelösten Gase zugelassen:

a) Verdichtete Gase:

1. Kohlensäure.
2. Wassergas, Leuchtgas und Mischgas (Ölgas mit einer Beimischung von nicht mehr als 30 v. H. Azetylen).
3. Ölgas (Fettgas)
4. Sauerstoff, Wasserstoff, Stickstoff, Erdgas (Methan) und Preßluft, Edelgase (Argon, Neon, Helium, Xenon, Kripton).

b) Verflüssigte Gase.

5. Kohlensäure, Ölgas, Stickoxydul, Aethan,
6. Ammoniak, Chlorkohlenoxyd (Phosgen),
7. Chlor ohne Wasser, Schweflige Säure, Stickstofftetroxyd,
8. Chlormethyl, Chloräthyl, Methyläther, Methylamin, Aethylamin.
9. Flüssige Luft, flüssiger Stickstoff.

c) Unter Druck gelöste Gase.

10. Ammoniak, gelöst in einer Wasserlösung von mehr als 25 v. H. und weniger als 50 v. H.
11. Azetylen, in Azeton gelöstes und in porösen Massen aufgesaugtes.

Beförderungsbedingungen.

A.

Art der Packbehälter.

a) Sofern in diesem Anhang keine Vorschriften über die Herstellung, Art und Güte der Metallgefäße besteht,
b) Für flüssige Luft und flüssigen Stickstoff sind zu benutzen:

α) Glasgefäße mit luftleeren Doppelwänden.

Sie müssen mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sein, daß die verdampften Gase entweichen können, ohne im Inneren einen erheblichen Überdruck zu erzeugen, daß aber ein Ausfließen des Inhalts verhindert wird. Der Filzpfropfen muß so befestigt sein, daß er sich beim Kippen oder Umkehren des Gefäßes nicht lockert. Jedes Gefäß oder mehrere Gefäße gemeinschaftlich müssen durch einen sicher stehenden Drahtkorb oder durch eine ähnliche Vorrichtung gegen Stöße geschützt sein. Die Drahtkörbe oder andere Gefäße sind in Metallkästen oder in Holzkisten mit Blecheinsatz einzustellen, die oben offen oder nur durch ein Drahtnetz, einen mit Löchern versehenen Deckel oder eine ähnliche Vorrichtung geschlossen sind. Die

Metallkästen oder Holzkisten müssen an dem unteren Teile bis zu einer solchen Höhe dicht sein, daß im Falle eines Bruches der Gefäße die Flüssigkeit nicht auslaufen kann. In den Kisten dürfen sich keine leicht brennbaren Verpackungsstoffe befinden, dagegen sind Stoffe wie: Filz und Wolle zugelassen.

β) Gefäße aus anderem Stoffe:

Als Gefäße von anderen Stoffen können nur solche benutzt werden, die keine Wärme durchlassen und sich mit Tau und Reif nicht bedecken. Eine weitere Verpackung dieser Gefäße ist nicht erforderlich. Die Vorschriften für den Verschluß der Glasgefäße unter α) gelten sinngemäß auch für solche Gefäße.

c) Die Ausmaße der fertigen Gefäße für Azetylenlösungen in Azeton dürfen nicht mehr als 21 cm inneren Durchmesser und 2 m Länge enthalten.

Die Gefäße müßen aus biegsamen Stahl und einer gleichmäßigen porösen Masse so ausgelegt sein, daß sich in ihr bei einer Temperatur von 50° C oder bei Erschütterungen während der Beförderung keine Vertiefungen bilden können. Die Masse darf keine, auch nicht eine langsame, chemische Wirkung auf den Inhalt des Gefäßes sowie auch nicht auf das Metall, aus welchem das Gefäß hergestellt ist, ausüben. Keines der Metallteile, die sich unmittelbar mit der Azetylenlösung berühren, darf aus Kupfer oder einer Mischung, die 30 v. H. Kupfer enthält, hergestellt werden. Es darf nur so viel von dem Lösungsmittel eingeführt werden, daß sich die durch Aufnahme des Azetylens und durch Steigerung der Wärme auf 50° C eintretende Volumenvergrößerung gefahrlos vollziehen kann. Hierbei darf der innere Überdruck $^2/_3$ des Probedrucks nicht übersteigen.

B.

Amtliche Prüfung der Gefäße.

(1) Gefäße aus Schweißeisen, Flußeisen, Gußstahl oder Kupfer müssen vor ihrer Verwendung von einem durch die zuständige Behörde ermächtigten Sachverständigen einer Wasserdruckprobe unterzogen werden. Gefäße für Azetylenlösungen sind vor der Verwendung auch auf die Beschaffenheit der porösen Masse und die zulässige Füllung mit dem Lösungsmittel (siehe A. c.) zu prüfen.

(2) Der bei der Wasserdruckprobe anzuwendende innere Druck muß betragen:

a) Bei verdichteten Gasen das $1^1/_2$fache des Füllungsdruckes, welcher die unter D (siehe unten) zugelassenen Grenzen nicht übersteigen darf. Der Probedruck muß den Füllungsdruck nicht weniger als 5 kg auf qcm übersteigen.

b) Bei den verflüssigten Gasen, aufgeführt unter 5, 6, 7 und 8:

bei Kohlensäure, Ölgas und Stickoxydul	250	kg/qcm
bei Äthan	140	„
bei Stickstofftetroxyd	50	„
bei Ammoniak	35	„
bei Chlor	30	„
bei Chorkohlenoxyd	30	„
bei schwefliger Säure	20	„
bei Chlormethyl, Methylamin. Methyläther, Chloräthyl und Äthylamin	10	„

c) Für unter Druck gelöste Gase:

bei in Azeton gelöstem Azetylen	60	kg/qcm
bei unter Druck gelöstem Ammoniak	12	„

(3) Die Druckprobe muß wiederholt werden:

a) bei Gefäßen, die zur Beförderung wie Chlor, Stickstofftetroxyd, schwefliger Säure, Chlorkohlenoxyd, Chlormethyl und Choräthyl bestimmt sind — alle zwei Jahre;

b) Bei Gefäßen, die zur Beförderung anderer verdichteter und verflüssigter Gase bestimmt sind — alle fünf Jahre

c) bei Gefäßen für gelöste Azetylen — alle 10 Jahre. Die Wiederholungsprobe der Gefäße für gelöste Azetylen kann unter Zuhilfenahme von Wasserdruck oder vollständiger Füllung von Azetylen unter Zuhilfenahme von verdichtetem Stickstoff, Luft oder ähnlichen verdichtetem Gase erfolgen;

während der Druckprobe müssen die für Azetylen bestimmten Gefäße sich unter Wasser befinden, damit ihre vollständige Dichtigkeit geprüft werden kann;

d) bei Gefäßen für unter Druck gelösten Ammoniak — alle fünf Jahre.

(4) Die Vornahme der Wasserdruckprobe hat in der Weise zu erfolgen, daß der gesteigerte Druck sich nicht gewaltsam bildet. Die Gefäße müssen den Probedruck aushalten, ohne die Form dauernd zu ändern oder undicht zu werden. Bei der Druckprobe ist das zur Kontrolle benutzte Manometer dahin zu beobachten, ob die Gefäße mindestens für die Dauer von mindestens einer Minute unverändert verbleiben.

C.

Ausstattung der Gefäße, Ventile, Aufschriften.

(1) Die zur Beförderung von verdichteten, verflüssigten oder unter Druck zerlegten Gase (mit Ausnahme von flüssiger Luft und flüssigem Sauerstoff) müssen mindestens ein Ventil zum Füllen und Entleeren besitzen. Bei Azetylenlösungen (11) dürfen die mit dem Gase in Berührung kommenden Teile der Ventile nicht aus Kupfer hergestellt sein. Bei Chlorkohlenoxyd, Öl- und Mischgas sind statt der Ventile eingeschraubte Stopfen zulässig; diese müssen jedoch so dicht schließen, daß sich der Inhalt des Gefäßes nicht durch Geruch bemerkbar macht.

(2) Auf den Gefäßen sind dauerhafte und deutliche Aufschriften anzubringen die folgendes enthalten müssen:

a) bei allen Gasen:
   α) den Namen des Gases, des Erzeugers oder des Eigentümers, sowie die Ordnungsnummer;
   β) das Gewicht des leeren Gefäßes mit Zubehör (Ventil, Schutzhülle, Metallstopfen und dgl.)
   γ) den Tag der letzten Prüfung und das Siegel des Sachverständigen, der die Untersuchung durchgeführt hat;

b) bei den verdichteten Gasen:
   die Höhe des zulässigen Druckes, [siehe D (1)],

c) bei den verflüssigten und unter Druck zerlegten Gasen:
   das zulässige Höchstgewicht der Füllung.

D.

Füllung der Gefäße.

(1) Der zulässige höchste Füllungsdruck der zur Beförderung dienenden Gefäße beträgt für verdichtete Gase bei einer Temperatur von 15° C:

für gasförmige Kohlensäure	20 kg/qcm
für Misch- und Wassergas	10 „ „
für Ölgas	125 „ „
für Sauerstoff, Wasserstoff, Leuchtgas, Stickstoff, Grubengas (Methan) verdichtete Luft und besondere Gase	200 „ „

(2) Die zulässige höchste Füllung der zur Beförderung dienenden Gefäße beträgt für verflüssigte Gase aufgeführt unter 5, 6, 7 und 8:

für Kohlensäure	1	kg	Flüssigkeit	für je 1,34	Liter
„ Ölgas	1	„	„	„ „ 2,50	„
„ Äthan	1	„	„	„ „ 3,50	„
„ Stickoxydul	1	„	„	„ „ 1,34	„
„ Ammoniak	1	„	„	„ „ 2,00	„
„ Chlor und Stickstofftetroxyd	1	„	„	„ „ 0,80	„
„ schweflige Säure	1	„	„	„ „ 0,85	„
„ Chlorkohlenoxyd	1	„	„	„ „ 0,80	„
„ Chlormethyl	1	„	„	„ „ 1,25	„
„ Chloräthyl	1	„	„	„ „ 1,25	„
„ Methyläther	1	„	„	„ „ 1,85	„
„ Methylamin	1	„	„	„ „ 1,70	„
„ Äthylamin	1	„	„	„ „ 1,70	„

Fassungsraum des Gefäßes.

E.

Sonstige Vorschriften.

(1) Werden Gefäße mit Gasen aufgeführt unter 5, 6, 7 und 8 (ausgenommen Chlor und Stickstofftetroxyd) in Kisten verpackt, so ist das Beipacken anderer Gegenstände gestattet.

(2) Nicht in Kisten verpackte Gefäße mit verdichteten Gasen und mit verflüssigten Gasen der Ziffern 5, 6, 7 und 8 müssen mit Vorrichtungen versehen sein, die ein Rollen der Gefäße verhindern. Ihre Ventile müssen Schutzkappen aus Schmiedeeisen, Stahl oder schmiedbarem Guß tragen; bei Gefäßen aus Kupfer sind kupferne Schutzkappen zulässig. Solche Kappen sind nicht unbedingt erforderlich für Ventile, die im Innern des Flaschenhalses angebracht und durch einen aufgeschraubten, gut sitzenden Metallstöpsel geschützt sind.

(3) Auf den mit verdichteten und verflüssigten Gasen aufgeführt unter 5, 6, 7 und 8, gefüllten Gefäßen muß der Inhalt durch eine deutliche und haltbare Aufschrift bezeichnet sein.

Die Gefäße müssen in die Kisten so gelegt werden, daß ihr Prüfungsstempel leicht zu finden ist. Holz- und Metallkisten die zur Beförderung von flüssiger Luft und Sauerstoff (9) dienen, müssen die deutlichen Aufschriften: „Flüssige Luft" (oder flüssiger Sauerstoff), „Oben", „Unten", „Vorsichtig", „Sehr leicht zerbrechlich" tragen.

(4) Die Versandstücke dürfen nicht geworfen, gestoßen, auch nicht den Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme ausgesetzt werden.

(5) Zur Beförderung werden benutzt:

a) offene Wagen:

1. für die verdichteten Gase bei Auslieferung in Fahrzeugen, die für Landwege eingerichtet und mit Planen gut gedeckt sind;
2. für die Stoffe der Ziffer 8; die Wagen müssen in den Monaten März bis Oktober einschließlich mit Decken ganz eingedeckt sein, wenn die Gefäße nicht in Holzkisten verpackt sind;

b) bedeckte Wagen:

1. für die verdichteten Gase (vergleiche a) Ziffer 1 und c) Ziffer 1);
2. für die verflüssigten Gase der Ziffer 5, 6 und 7 während der Monate März bis Oktober einschließlich;
3. für flüssige Luft und flüssigen Sauerstoff;

c) offene und bedeckte Wagen:

1. für Ölgas, Mischgas und Wassergas; die offenen Wagen müssen aber in den Monaten März bis Oktober einschließlich mit Decken ganz eingedeckt sein, wenn die Gefäße nicht in Holzkisten verpackt sind;
2. für die verflüssigten Gase der Ziffer 5, 6 und 7 während der Monate November bis Februar einschließlich.

(6) Die Behälter mit verdichteten oder verflüssigten Gasen sind im Eisenbahnwagen so zu lagern, daß sie nicht umfallen oder herabfallen können Die Behälter mit flüssiger Luft oder flüssigem Sauerstoff müssen aufrecht stehen und gegen Beschädigungen durch andere Frachtstücke geschützt sein. Auch sind sie nicht in unmittelbarer Nähe von leicht brennbaren kleinstückigen oder leicht brennbaren flüssigen Stoffen zu verladen.

(7) a) Kesselwagen, die für verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase bestimmt sind, werden zur Beförderung bei Anwendung der unter A, B, C und D der Vorschriften über die amtliche Prüfung, Ausstattung und Füllung der betreffenden Gegenstände, sowie der die Ventile betreffenden Vorschriften, aufgeführt unter E Absatz (2), angenommen Die Gefäße müssen an den Rahmen des Wagens dauerhaft befestigt sein und dürfen vom Wagen nicht abgenommen werden.

b) Kesselwagen, die zur Beförderung von verflüssigten Gasen bestimmt sind, und nur einen gleichen Durchmesser besitzen, müssen innen durch Absperrungen mit Öffnungen oder anderen ähnlichen Einrichtungen ausgestattet sein, die die Bewegung der Flüssigkeit, hervorgerufen durch plötzliche Änderung der Laufgeschwindigkeit des Wagens, verlangsamen.

c) Kesselwagen, die zur Beförderung der unter 5, 6 und 7 genannten verflüssigten Gasen bestimmt sind, müssen äußerlich mit einem Holzdeckel versehen sein.

d) Kesselwagen, die zur Beförderung von flüssiger Kohlensäure, verdichtetem Sauerstoff und Wasserstoff bestimmt sind, können Gefäße von mehr als 2 m Länge und 21 cm Durchmesser enthalten. Jedes Gefäß braucht nicht mit Füll- und Entleerungsventilen versehen zu sein. Es genügt, daß die Gefäße an beiden Wagenenden durch ein Sammelrohr verbunden sind, das durch ein innerhalb des Wagenrahmens angebrachtes Ventil geschlossen wird. Schutzdeckel sind für diese Ventile nicht erforderlich.

F.

Ausnahmen von den Vorschriften unter A. bis E.

(1) Die verflüssigten Gase der Ziffern 5, 6 und 7 dürfen in kleinen Mengen, und zwar Kohlensäure und Stickstoffdioxyd bis 20 g, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) bis 100 g, auch in starken zugeschmolzenen Glasröhren unter folgenden Bedingungen befördert werden: Die Glasröhren

dürfen mit Kohlensäure und Stickoxydul nur bis zur Hälfte, mit Ammoniack, Chlor und Stickstofftetroxyd nur bis zu zwei Dritteln, mit wasserfreier schwefliger Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) nur bis zu drei Vierteln gefüllt sein. Jede Glasröhre muß in einer zugelöteten, mit Kieselgur gefüllten Blechkapsel und diese in einer starken Holzkiste verpackt sein. Es ist zulässig, mehrere Blechkapseln in eine Kiste einzulegen, doch dürfen Röhren mit Ammoniack nicht mit Chlor oder schwefliger Süure enthaltenden Röhren in dieselbe Kiste gelegt werden. Den Blechkapseln mit verflüssigten Gasen (ausgenommen Chlor) dürfen auch andere Gegenstände beigepackt werden.

(2) Die Stoffe der Ziffer 8, in Mengen bis 100 g in Glasröhren, deren Gesamtgewicht nicht 5 kg übersteigen darf, können in starke Kisten getrennt, oder mit anderen Gegenständen gepackt werden, jedoch unter der Bedingung, daß die Glasrohre in den Kisten gut gelagert werden. Die Kisten müssen auf rotem Grunde die gedruckte Aufschrift „Feuergefährlich" tragen. Kisten, die nicht mehr als 100 Gramm dieser Stoffe enthalten, können in gedeckten Wagen befördert werden.

(3) Metallkapseln mit Kohlensäure (Sodor, Sparklet) die höchstens 1 kg Flüssigkeit auf 1,34 cm Fassungsraum enthalten, können ohne Beschränkung befördert, wenn die Kohlensäure rein ohne Beimischung von Luft ist.

(4) Verdichteter Sauerstoff bis 0,3 kg/qcm in Gummisäcken aus getränktem Gewebe oder andern ähnlichen Stoffen, kann ohne Beschränkung zur Beförderung angenommen werden.

G.

Beförderung.

Verflüssigte Gase der Ziffer 8 werden nur in Mengen von höchstens 100 Gramm unter der Bedingung zur Beförderung als Eilgut angenommen, wenn sie gemäß den Vorschriften unter F. Absatz (2) verpackt sind.

Ie. Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Die Metalle der Alkalien und der alkalischen Erden, wie Natrium, Kalium, Kalzium und dergleichen, sowie Legierungen dieser Metalle miteinander.
2. Kalziumkarbid, Karbid, Kalziumhydrür (Hydrolith), in welchem die Menge von Kalziumkarbid nicht 0,2 v. H. hydrure de calcium übersteigen darf.
3. Natriumsuperoxyd, auch in Mischungen, die nicht gefährlicher sind als Natriumsuperoxyd.

Beförderungsbedingungen.

A.

Verpackung.

(1) Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße aus Eisen (auch Eisenblech) zu verwenden. Stoffe der Ziffer 1 in Mengen bis zu 5 kg dürfen auch in starken, sicher und dicht verschlossenen Glasgefäßen befördert werden. Die Gefäße müssen völlig trocken, bei den Stoffen der Ziffern 1, 2 mit Petroleum ausgeschmiert sein.

(2) Die Packgefäße der in den Ziffern 1 und 3 aufgeführten Stoffe müssen in Schutzumhüllungen eingesetzt sein, und zwar:

a) die Gefäße aus Eisen oder Eisenblech mit Stoffen der Ziffer 1 in Holzkisten oder in eiserne Schutzkörbe,

b) Glasgefäße mit Stoffen der Ziffer 1 oder Gefäße mit Stoffen der Ziffer 3 in Holzkisten mit einem gegen Eindringen von Wasser gedichteten Blecheinsatz. Die in solche Kisten eingesetzten Glasgefäße sind mit trockener Kieselgur oder mit ähnlichen nicht brennbaren Stoffen fest einzubetten. Bei Glasgefäßen mit Mengen bis zu 250 g dürfen statt der Holzkisten sicher und dicht verschlossene Blechgefäße verwendet werden.

(3) Auf den Versandstücken muß ihr Inhalt fest und dauerhaft angegeben sein, auch müssen sie die Aufschrift tragen: „Vor Nässe zu schützen".

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Mengen bis zu 5 kg, die gemäß Abschnitt A. verpackt sind, können mit anderen Gegenständen verpackt werden.

(2) Die Versandstücke sind besonders sorgfältig zu behandeln. Sie dürfen nicht geworfen und müssen im Wagen so fest gelagert werden, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umkanten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind.

(3) Zur Beförderung sind gedeckte Wagen zu verwenden. Kalziumkarbid und Kalziumhydrur (2) können auch in offenen Wagen mit Decken befördert werden.

(4) Leere Behälter, worin Stoffe der Ziffer 2 enthalten gewesen sind, müssen frei von Resten dieser Stoffe sein. Im Frachtbrief muß angegeben sein, was die Gefäße vor ihrer Aufgabe zur Beförderung enthalten haben.

II. Klasse.

Selbstentzündliche Stoffe.

Zu Beförderung sind zugelassen:

1. Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor.
2. Amorpher (roter) Phosphor, Phosphorkalzium, Verbindungen von Phosphor mit Metallen alkalischer Erden, z. B. Phosphorsesquisulfid, Phosphorstrontium, Phosphoreisen und ähnliche Verbindungen von Phosphor mit Metallen.
3. Mischungen von amorphem Phosphor mit Harzen oder Fetten, deren Schmelzpunkt über 35° liegt Gewöhnliche Phosphorlösungen im Doppelschwefelkohlenstoff.
4. Zinkäthyl, Zinkmethyl sowie ätherische Lösungen dieser Produkte.
5. Frisch geglühter Ruß.
6. Frisch geglühte Holzkohle gemahlen oder in Stücken.
7. Hochbeschwerte Seide (Cordonnet-, Souple-, Bourre de Soie- und Chappe-Seide in Strängen).
8. a) Folgende Stoffe, gefettet oder gefirnißt oder geölt: Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute — in rohem Zustand, als Abfälle vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Lappen.

   b) Gefettete, gefirnißte oder geölte Erzeugnisse aus den vorstehenden Stoffen, z. B. Schutzdecken, Seilerwaren, Treibriemen aus Baumwolle oder Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen, Garne und Zwirne, Netzwaren (Fischnetze u. dgl.)
9. Gemenge aus körnigen oder porösen durchlöcherten brennbaren Stoffen mit Leinöl, Firnis, Harz, Harzöl und dergleichen getränkt, sofern die letzteren Bestandteile noch der Selbstoxydation unterliegen können (z. B. sogenannte Korkfüllmasse).
10. Eingefettete Eisen- oder Stahlspäne (Schleif-Bohrspäne und dgl.).
11. Mit Öl oder Firnis getränktes Papier sowie Pappringe und Papierhülsen.
12. Pyrophorische Metalle.
13. Zinkstaub.
14. Gebrauchte Hefebeutel, ungereinigt.
15. Gebrauchte Leuchtgasreinigungsmasse.
16. Nitrozellulose Garne dienend zur Erzeugung von Kunstseide.

Beförderungsbedingungen.

A.

Verpackung.

(1) Die Stoffe der Ziffern 1 und 2 müssen in starke, dichte, gut verlötete Blechbüchsen verpackt und diese in starke, sicher verschlossene Holzkisten fest eingesetzt sein. Bei den Stoffen der Ziffer 2 in Mengen bis zu 2 kg dürfen statt der Blechgefäße auch Glasgefäße oder Kruken verwendet werden, welche ebenfalls in starke Kisten zu packen sind. Gewöhnlicher Phosphor muß mit Wasser umgeben sein. Auf den Kisten muß ihr Inhalt deutlich und dauerhaft angegeben sein, bei gewöhnlichem Phosphor ist die Bezeichnung „Oben" beizufügen.

(2) Die Stoffe der Ziffer 3 sind entweder in dichte, ein Ausstreuen verhindernde Kisten zu laden, oder in leere Gefäße einzugießen.

(3) Zinkäthyl und Zinkmethyl (4) sowie auch in ätherischer Lösung sind in starke, feste Steingefäße (Steinzeug und dgl.) oder Glasgefäße, die mit Feuer eingeschmolzen oder in ähnlicher Weise dicht verschlossen werden.

Gefäße aus Glas oder Ton sind einzeln oder zu mehreren unter Verwendung von Asche oder trockener Kieselgur in starke Blechgefäße einzusetzen, die dicht zu verlöten sind.

Jedes Versandstück muß auf rotem Grunde die deutliche, gedruckte Aufschrift tragen: „Feuergefährlich". Übergefäße mit Glasballons müssen ferner mit der deutlichen Aufschrift versehen sein: „Vorsichtig tragen". Sie dürfen nicht auf Karren gefahren, auch nicht auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden.

(4) Die Stoffe der Ziffern 5 und 6 sind in dichte, gut verschlossene Behälter zu verpacken. Holzbehälter müssen im Innern mit dichten Stoffen ausgekleidet sein; sie sind in haltbare Übergefäße (Körbe, Kübel, Kisten) einzusetzen.

Holzkohle der Ziffer 6 in Stücken, sofern im Frachtbrief vermerkt ist, daß sie nicht frisch ausgeglüht ist (d. h. daß sie nach dem Ausglühen mindestens 48 Stunden gelagert hat) kann in Säcken oder ohne Verpackung in besonderen für die Beförderung von Holzkohle bestimmten Wagen befördert werden.

(5) Die Stoffe der Ziffer 7 müssen in starke Kisten verpackt sein. Sind die Kisten höher als 12 cm, so müssen zwischen den einzelnen Lagen der Seide durch Holzreste ausreichende Hohlräume geschaffen sein, die mit Öffnungen in den Kistenwänden in Verbindung stehen, so daß Luft durchziehen kann. An den äußeren Kistenwänden sind Leisten anzubringen, die das Zustellen der Luftlöcher verhindern.

(6) Von den Stoffen der Ziffer 8 a sind gebrauchte Putzwolle und feuchtes Werg, nicht trockene Putzlappen (Putztücher) stark zu pressen und in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken.

(7) Die Stoffe der Ziffer 9 sind, wenn in Formen gepreßt, in starke, dichte Behälter aus Blech oder in starke Holzbehälter mit dichtem Blecheinsatz, wenn nicht in Formen gepreßt, in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken.

(8) Die Stoffe der Ziffer 10 sind in starke, dichte, gut verschlossene Metallbehälter zu packen. Eine Verpackung ist nicht erforderlich, wenn die Beförderung in eisernen Wagen mit Deckeln oder in offenen, eisernen Wagen mit Decken erfolgt.

(9) Die Stoffe der Ziffer 12 müssen in Glasröhren, die an den Enden eingeschmolzen sind, und diese in verlötete Blechgefäße verpackt sein, die mit Kieselgur oder mit anderen geeigneten trockenerdigen Stoffen ausgefüllt sind.

(10) Zinkstaub (Pulver) muß in starke dicht zugemachte Metallgefäße verpackt sein.

(11) Gebrauchte, ungereinigte Hefebeutel (Ziffer 14) sind in dichtschließende Behälter zu verpacken.

(12) Gebrauchte Leuchtgasreinigungsmasse, die nicht in dichten Blechgefäßen verpackt ist, kann zur Beförderung nur in eisernen Wagen angenommen werden. Haben diese Wagen keine gut schließenden eisernen Deckel, so ist das Gut mit solchen Decken zu bedecken, die durch Berührung mit Feuer nicht brennen. Zur Beladung ist der Absender und zur Entladung der Empfänger verpflichtet. Auf Verlangen der Eisenbahn ist der Absender verpflichtet, die Decken zu stellen.

(13) Nitrozellulose Garne, die zur Erzeugung von Kunstseide dienen, sind in Metallgefäße oder dicht verschlossene Fässer zu packen, im letzteren Falle unter Benutzung von soviel Wasser, daß dieses durch Rütteln des Fasses leicht festgestellt werden kann. Sind sie in Metallgefäße verpackt, so genügt deren Umwickelung in feuchtes Gewebe, wobei im Frachtbrief die Erfüllung dieser Vorschrift zu vermerken ist.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

a) gewöhnlicher Phosphor (Ziffer 1) in Mengen bis zu 250 g; solche geringen Mengen dürfen auch unter Wasser in starke, sicher verschlossene Glasgefäße verpackt werden, die mit geeigneten Verpackungsstoffen in dichte Blechgefäße fest gelagert werden müssen; jedes Gefäß mit Phosphor ist in den äußeren Holzbehälter fest einzubetten;

b) die Stoffe der Ziffer 2 in Mengen bis zu 5 kg;

c) Zinkäthyl und Zinkmethyl (Ziffer 4) in Mengen bis zu 2 kg, wobei die die Stoffe enthaltenden Gefäße in Kisten fest eingebettet sein müssen; jedoch ist das Zusammenpacken mit anderen selbst-

entzündlichen Stoffen, sowie mit Sprengstoffen (Ia), Munition (Ib), Zündwaren und Feuerwerkskörpern (Ic) und mit den unter IIIa und b aufgeführten brennbaren Flüssigkeiten nicht gestattet;

d) Die Stoffe der Ziffern 11 und 12 ohne Beschränkung.

(2) Nachstehend genannte Gegenstände können ohne Beschränkung befördert werden, wenn in den Frachtbriefen bescheinigt ist, das

a) Ruß (Ziffer 5) und Holzkohle gemahlen, körnig oder in Stücken nicht frisch geglüht sind (das heißt mindestens nach dem Ausglühen 48 Stunden gelagert haben),

b) Seide in Strängen (Ziffer 7) nicht stark beschwert ist,

c) Stoffe der Ziffer 8 und 10 nicht gefettet, nicht geölt und nicht gefirnißt sind;

d) gebrauchte Hefebeutel (Ziffer 14) gereinigt sind,

e) die gebrauchte Gasreinigungsmasse (15) vollständig sicher ist.

(3) Die Stoffe der Ziffer 8 ausgenommen gebrauchte Putzwolle und Werg (Putzlumpen), die nach Abschnitt A Abs (6) verpackt sind — müssen trocken sein.

(4) Papierhülsen der Ziffer 11 können nur unter der Bedingung befördert werden, wenn im Frachtbrief bescheinigt ist, daß besagte Gegenstände nach der Tränkung mit Fett oder Öl erhitzt und dann in Wasser völlig abgekühlt sind.

(5) Zur Beförderung sind zu verwenden:

a) für Zinkäthyl und Zinkmethyl (Ziffer 4) offene Wagen; kleinere Mengen bis zu 10 kg dürfen allein oder in Mengen bis 2 kg mit anderen Gegenständen zusammengepackt auch in bedeckte Wagen unter Beachtung der im Absatz 1c genannten Vorschriften verladen werden;

b) für die Stoffe der Ziffern 7, 8 und 11 sind bedeckte Wagen oder offene Wagen mit Deckenverschluß zu verwenden. Putzwolle und Werg, Putzlappen (Putztücher), die nach Abschnitt A Absatz (6) verpackt sind, dürfen auch in offenen Wagen befördert werden.

c) Nitrozellulose Garne dienend zur Erzeugung von Kunstseide sind in gedeckte Wagen zu laden. bei den alle Öffnungen verschlossen sein müssen.

d) für Zinkäthyl und Zinkmethyl sind weiter die Vorschriften unter IIIa b) Abs. (4) zu beachten.

III. Klasse.

Brennstoffe.

IIIa. Brennbare Flüssigkeiten.

Nachstehende Stoffe sind zur Beförderung unter besonderen Bedingungen zugelassen:

1. Kohlenwasserstoffe, und zwar:

a) Rohpetroleum (Bergöl) und gereinigtes Petroleum, sowie aus Braunkohlenteer bereitete Öle, Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphta und Destillate aus solchen, Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs (z. B. Abfälle nach der Verdichtung von Gasöl), die bei einem Barometerstande von 760 m m, auf die Meereshöhe reduziert, im Abel-Penskyschen Apparat bei einer Wärme unter 21° C oder im Pensky-Martenschen Apparat bei einer Wärme von mehr als 100° C sich nicht entzünden;

b) Rohpetroleum und gereinigtes Petroleum, Bergölnaphta, Braunkohlenteeröle, Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphta sowie Destillate aus diesen Stoffen (Benzin, Ligroin, Putzöl und dgl.) Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs (z. B. Abfälle nach der Verdichtung von Gasöl), wenn sie bei einem Barometerstande von 760 m/m, auf die Meereshöhe reduziert, im Abel-Penskyschen Apparat bei einer Wärme unter 21° C entzündliche Gase erzeugen, und bei 15° C ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,680 besitzen.

Steinkohlenteeröle, die bei 15° C ein spezifisches Gewicht unter 0,950 besitzen (Benzol, Toluol, Xylol, Kumol und dgl.).

c) Petroleumäther (Gasolin, Neolin und dgl.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlenteer bereitete, leicht entzündliche Stoffe, wenn sie bei 15° C ein spezifisches Gewicht von höchstes 0,680 haben.

2. Flüssigkeiten, die bereitet sind zum Teil aus Petroleumnaphta oder ähnlichen leicht entzündlichen Flüssigkeiten und zum Teil aus Harz, Kautschuk, Guttapercha, Seife, Asphalt, Teer oder dergleichen Stoffen.

3. Äthylenäter, Schwefeläther rein, oder mit anderen Flüssigkeiten gemengt (z. B. Hoffmannstropfen) Lösungen von Nitrozellulose in Äthylenäther (Kollodium) in Methylalkohol, in Essigäther, in Amylazetat, in Azeton, in Nitrobenzol, Nitrotoluol oder in Gemengen dieser Flüssigkeiten (z. B. Zaponlacke), höchstens einprozentige Lösung von Nitroglyzerin in Alkohol.
4. Lösungen von Nitrozellulose in Essigsäure.
5. Metylalkohol (Holzgeist), roh und rektifiziert, Azeton, Paraldehyd, Azetal (in alkoholischer Lösung).
   Äthere aller Art, z. B. Amylazetat (Petroleumäther siehe 1 c), flüssige Äther aller Art mit Ausnahme von Äthyläther (bezüglich des letzteren siehe 3).
6. Das allgemeine Denaturierungsmittel für Spiritus (mit Pyridin versetzter Holzgeist).
7. Gemische von Holzgeist mit Benzol (mit oder ohne Erdwachs z. B. Pansol).
8. Schwefelkohlenstoff.
9. Flüssige Fette, Firnisse, mit Firnis versetzte Farben, Terpentinöl (Kienöl) und andere ätherische Öle, absoluter Alkohol, Weingeist (Spiritus), sowie daraus bereitete Flüssigkeiten (Spirituslack, Öllack, Trockenmittel (Sikkative), flüssige Seifen und dergleichen in Mengen von mehr als 40 kg.

Beförderungsbedingungen.

A.

Verpackung.

(1) Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße aus Glas, Ton (Steinzeug oder dergleichen) oder Metall zu verwenden, Lösungen von Nitrozellulose in Essigsäure dürfen nicht in Metallgefäßen versandt werden.

Die unter 1 a) und b), 2, 4, 5, 6, 7 und 9 genannten Flüssigkeiten können auch in starken, dicht verschlossenen Holzbehältern (Fässern) befördert werden.

(2) Gefäße aus Glas oder Ton mit den Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 9 sowie Blechgefäße mit Flüssigkeiten der Ziffern 3 und 8 sind einzeln oder zu mehreren unter Verwendung geeigneter Verpackungsstoffe in starke Übergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest einzusetzen; die offenen Übergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein. Offene Körbe, Kübel und Kisten müssen eine Schutzdecke haben, die, wenn sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichen leicht brennbaren Stoffen besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder dergleichen unter Zusatz von Wasserglas getränkt ist.

(3) Jedes Versandstück mit Flüssigkeiten der Ziffern 1 b) und c), 3, 4 und 8 muß auf rotem Grunde die deutliche, gedruckte Aufschrift: „Feuergefährlich" tragen. Körbe und Kübel mit Glasballons müssen ferner mit der deutlichen Aufschrift: „Vorsichtig tragen" versehen sein. Sie dürfen nicht auf Karren oder Handwagen gefahren, auch nicht auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A. gegebenen Vorschriften über die Behälter in starke, dichte, sicher verschlossene Holzkisten zusammengepackt werden:

a) die Flüssigkeiten der Ziffer 9 ohne Beschränkung;
b) die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 7 in Mengen bis zu 10 kg;
c) Schwefelkohlenstoff (Ziffer 8) in Mengen bis zu 2 kg.

Die Gefäße mit den Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8 müssen in den Kisten fest eingebettet sein.

(2) Bei den Kohlenwasserstoffen der Ziffer 1 a) und b) ist im Frachtbrief anzugeben, daß die Stoffe den Bedingungen über den Entflammungspunkt und dem spezifischen Gewicht entsprechen. Fehlt eine solche Angabe, so sind diese Stoffe wie Petroleumäther (Ziffer 1 c) zu behandeln.

(3) Zur Beförderung der unter 1—8 genannten Flüssigkeiten sind offene Wagen zu verwenden; kleinere Mengen der in den Ziffern 1 bis 7 aufgeführten Stoffe bis zu 10 kg und von Schwefelkohlenstoff (Ziffer 8) bis zu 2 kg dürfen allein oder nach Abs. 1 b) und c) mit anderen Gegenständen zusammengepackt, auch in bedeckte Wagen verladen werden.

(4) Für die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8 gelten außerdem noch folgende Vorschriften:

a) die Wagen sind vor Beginn der Verladung auf beiden Seiten mit roten Zettel zu versehen, die deutlich die Aufschrift: „Feuergefährlich" und „Vorsichtig verschieben" tragen (Muster des Zettels siehe am Schluß dieser Anlage);

b) die Versandstücke müssen im Wagen sicher gelagert werden. Offene Körbe und Kübel sind am Wagen zu befestigen, auch dürfen sie nicht aufeinander gestellt werden;

c) während der Beförderung schadhaft gewordene Behälter sind sofort auszuladen und können, wenn ihre Wiederherstellung nicht alsbald möglich ist, mit dem vorhandenen Inhalt ohne weiteres für Rechnung des Absenders verkauft werden;

d) dicht verschlossene leere Blechbehälter, worin solche Stoffe enthalten waren, dürfen in bedeckten Wagen, andere Gefäße müssen in offenen Wagen befördert werden, auf die frühere Verwendung der Behälter ist im Frachtbriefe hinzuweisen.

(5) Für die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen gelten die unter A, Absatz (1) und B Absatz (2) und (4) a) angegebenen Vorschriften.

C.

Beförderung.

Von der Beförderung als Eilgut sind ausgeschlossen:

a) die unter 1 bis 7 angegebenen Stoffe, in Mengen über 10 kg.

b) Schwefelkohlenstoff (8) in Mengen über 2 kg.

c) leere Gefäße von den Stoffen 1 bis 8 mit Ausnahme von dicht verschlossenen Blechgefäßen.

IIIb. Feste Brennstoffe.

Nachstehende Gegenstände sind zur Beförderung unter besonderen Bedingungen zugelassen:

(1) Gegenstände, die durch Funken von der Lokomotive aus leicht entzündbar sind, als: Heu, Holzkohle in Stücken, Sägemehl, Späne, Holzmasse, Papierabschnitzel, Rohr (mit Ausnahme von spanischem Rohr), Spinnereistoffe aus Pflanzen und deren Abfälle, Stroh (auch Mais-, Reis- und Flachsstroh), Torf (mit Ausnahme von Maschinen- und Preßtorf), hierunter auch Güter, die durch Beimischung von Petroleumabfällen, Harzen und ähnlichen Abfällen verarbeitet werden, sowie entzündlichen porösen Stoffen und Schwefel.

(2) Zelluloidine, ein Erzeugnis, das nach nicht vollständiger Entweichung des Alkohols aus Kollodium verbleibt, in Gestalt von Seife und hauptsächlich Kollodiumschießbaumwolle enthaltend.

(3) Zelluloid in Platten, Bogen, Stäben, Zelluloidwaren sowie Abfälle.

Beförderungsvorschriften.

A.

Verpackung.

(1) Die unter (1) genannten Stoffe sind unverpackt in gedeckten oder in offenen Wagen mit Decken zu befördern. Die Eisenbahn kann vom Absender die Stellung der Decken verlangen.

(2) Zelluloidplatten sind in einer die Austrocknung verhütenden Weise zu verpacken.

(3) Stoffe der Ziffer 3 (Zelluloid) sind in Päckchen, die in starkes Papier gepackt und zwischen zwei Holzleisten gepreßt werden, in dichte Holzkisten zu packen.

B.

Beförderung.

Die unter 1 genannten Stoffe werden als Eilstückgut zur Beförderung nicht angenommen.

IV. Klasse.

Giftige Stoffe.

Nachstehende Gegenstände sind zur Beförderung unter besonderen Bedingungen zugelassen:

1. Nichtflüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rotes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) und dergleichen.
2. Ferrosilizium und Manganosilizium, auf elektrischem Wege gewonnen.
3. Zyankalium und Zyannatrium in fester Form.
4. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure.
5. Zyankaliumlauge und Zyannatriumlauge.

6. Giftige Metallpräparate:
   a) Sublimat, Zinnober (roter Kupferschwefel), Kupferfarben, insbesondere Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, Bleizucker,
   b) andere Bleipräparate, insbesondere Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleiweiß und andere Bleifarben, Bleirückstände.
7. Kupfervitriol (Blaustein) und Mischungen von Kupfervitriol mit Kalk, Soda oder dergleichen (Pulver zur Herstellung von Bordelaiser Brühe oder dergleichen), kieselfluorwasserstoffsaure Salze, salpetersaures Kupfer.
8. Chlorsäure Salze, Dimethylsulfat.
9. Anilin (Anilinöl).

Beförderungsbedingungen.

A.

Verpackung.

(1) Die zur Verpackung benutzten Behälter müssen haltbar, dicht und so verschlossen sein, daß kein Verstreuen, Verstauben oder Auslaufen des Inhalts möglich ist.

(2) Die Stoffe der Ziffer 1 und 3 sind zu verpacken:
   a) in starke eiserne Fässer mit aufgeschraubtem Deckel und Rollreifen, oder
   b) in doppelte Fässer aus festem, trockenem Holz mit Einlagereifen oder in ebensolche doppelte Kisten mit Umfassungsbändern, wobei die inneren Gefäße mit dichtem Stoffe ausgekleidet sein müssen. Statt der inneren Holzbehälter können auch verlötete Blechgefäße oder Gefäße aus Glas oder Ton verwendet werden. Die Glas- oder Tongefäße müssen in den Übergefäßen mit geeigneten Verpackungsstoffen fest verpackt sein. Unter diesen Bedingungen können auch mehrere solcher Behälter zu einem Versandstücke vereinigt werden.
   c) Die Stoffe der Ziffer 1 dürfen auch in Säcke von geteerter Leinwand verpackt sein, die in einfache Fässer von starkem, trockenem Holz einzuschließen sind.

(3) Ferrosilizium und Manganosilizium (Ziffer 2) sind in starke wasserdichte Behälter aus Holz oder Metall zu verpacken.

(4) Die Stoffe der Ziffer 4 sind zu verpacken:
   a) in Metall-, Holz- oder Gummigefäße mit guten Verschlüssen, oder
   b) in Glas- oder Tongefäße, die unter Verwendung geeigneter Verpackungsstoffe in starke Übergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest eingesetzt sind; Übergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein.

(5) Die Stoffe der Ziffer 5 sind in gut verschlossene eiserne Gefäße zu verpacken, die in feste Holz- oder Metallbehälter mit Kieselgur, Sägemehl oder anderen auffaugenden Stoffen fest eingebettet sind.

(6) Die Stoffe der Ziffer 6 sind zu verpacken:
   a) in eiserne Fässer oder in dichte Fässer aus festem, trockenem Holze mit Einlagereifen oder in Kisten mit Umfassungsbändern, oder
   b) in eiserne Gefäße (sogenannte Hobbocks) oder
   c) in Glas- oder Tongefäße oder — bei Mengen bis zu 10 kg — in doppelte, starke, Papierumhüllungen (Beutel); die Behälter und Beutel sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzkisten mit geeigneten Verpackungsstoffen fest einzubetten;
   d) bei allen Bleifarben sind auch Gefäße aus Weiß- oder anderem Eisenblech zugelassen;
   e) bei allen Blei- und Kupferverbindungen in wasserhaltiger Lösung sind auch dichte Kessel aus Stoffen zulässig, die von den Verbindungen nicht angegriffen werden.

(7) Die Stoffe der Ziffer 7 sind zu verpacken in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kisten) oder in starke, dichte, gut verschlossene Säcke.

(8) Die Stoffe der Ziffer 8 mit Ausnahme von Natriumacyd (Azoture de sodium) sind in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter aus Holz oder Wellblech zu verpacken. Bei Holzbehältern (Fässern oder Kisten) muß das Ausstreuen des Inhalts durch eine dichte ununterbrochene Auslegung mit weichem Papier sicher verhindert sein. Gefäße aus Wellblech, deren Stärke mindestens 0,6 mm betragen soll, sind mindestens durch zwei Brettchen, die mindestens durch 6 Weidengerten fest gebunden werden, zu sichern. Natriumacyd (Azoture de Sodium) sind in starke, dichte und gut verschlossene Eisengefäße (oder Weißblechgefäße) zu packen.

(9) Auf Versandstücken der Stoffe der Ziffern 1 bis 8 muß ihr Inhalt deutlich und dauerhaft angegeben sein. Sammelbezeichnungen, wie Arsenikalien, Bleipräparate, Giftfarben sind unzulässig. Außerdem ist bei den Stoffen der Ziffern 1, 3 bis 5 sowie 6a) die Bezeichnung „Gift", bei Ferrosilizium oder Manganosilizium (Ziffer 2) die Aufschrift „Vor Nässe zu schützen." „Nicht stürzen" hinzuzufügen. Gefäße, die Stoffe der Ziffer 8 enthalten, sind mit der Aufschrift: „Vor Feuer zu schützen" zu versehen. Gefäße die Sodastickstoff enthalten, sind mit der Aufschrift: „Vor Nässe zu schützen" zu versehen.

(10) Anilin (Anilinöl) ist in eiserne Fässer oder sehr starke und vollständig dichte Holzfässer (z. B. Petroleumfässer) zu packen.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden;

a) bis zu 1 kg die Stoffe der Ziffer 4; sie müssen in Glasgefäße verpackt sein, die mit trockener Kieselgur in ein dichtes Weißblechgefäß fest zu lagern sind;

b) bis zu 5 kg die Stoffe der Ziffern 1, 3 und 8; doch ist die Beipackung von Zyankalium, Zyannatrium und chlorsauren Salzen zu Säuren oder sauren Salzen verboten;

c) bis zu 10 kg die Stoffe der Ziffer 6a);

d) in beliebiger Menge die Stoffe der Ziffern 2, 6b) und 7.

Der Behälter muß, wenn er Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 oder 6a) enthält, die Bezeichnung „Gift" tragen.

(2) Die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5, 6a) dürfen nicht mit Nahrungs- oder Genußmitteln zusammen verladen werden.

(3) Die Stoffe der Ziffern 3, 5 und 8 dürfen nicht mit Säuren, diejenigen der Ziffer 5 auch nicht mit sauren Salzen zusammen verladen werden.

(4) Die Stoffe der Ziffer 5 dürfen nur in Kesselwagen oder in offenen Wagen befördert werden. Natriumacid (Azoture de sodium) dürfen nur in gedeckten Wagen befördert werden.

(5) Ferrosilizium und Manganosilizium werden nur völlig trocken und in völlig trockenen Behältern zur Beförderung angenommen; wenn sie in offenen Wagen befördert werden, müssen diese mit wasserdichten Decken eingedeckt sein.

(6) Leere Behälter und Säcke, worin giftige Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5, 6a enthalten gewesen sind, müssen vollkommen dicht geschlossen sein. Ihr früherer Inhalt muß auf ihnen und im Frachtbrief angegeben sein. Die Vorschrift im Absatz (2) ist ebenfalls zu beachten.

(7) Bezüglich der zur Beförderung von giftigen Stoffen und deren Lösungen dienenden Kesselwagen sind die Vorschriften unter A, Absatz (1) und (9) sowie B, Absatz (b) anzuwenden. Sie müssen aus einem Material hergestellt sein, das weder einem Einfluß der darin enthaltenen Stoffe noch deren Lösungen unterliegt. Kesselwagen, die zur Beförderung der unter Ziffer 5 genannten Stoffe dienen, dürfen keine Schweißnieten haben und müssen Doppelwände enthalten. Sie dürfen keine Öffnungen in ihren unteren Teilen (Kräne, Ventile u. dgl.) haben. Alle Öffnungen müssen verdichtet und durch stark angeschraubte Metallkappen gesichert sein. Die mit Stoffen der Ziffer 5 genannten Wagen sind in die Züge so einzustellen, daß sie von Wagen mit flüssigen Säuren mindestens durch einen Wagen getrennt sind.

C.

Beförderung.

Von der Beförderung als Eilstückgut sind ausgeschlossen die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5, 6a und 8 sowie leere Gefäße und Säcke, die die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 und 6a enthalten haben.

D.

Ausnahmen von den Vorschriften zu A, B und C.

Diesen Vorschriften unterliegen nicht die Erzeugnisse der IV. Klasse, wenn sie zu wissenschaftlichen Untersuchungen oder für pharmazeutische Bedürfnisse bestimmt sind, in Kleinsendungen bis zu $^1/_2$ kg jedes Erzeugnisses unter der Bedingung befördert werden, daß die Verpackung sorgfältig in starken Kisten, dagegen die Glas- oder Tongefäße in der Weise verkorkt sind, daß der Verschluß sich während der Beförderung nicht lösen kann.

V. Klasse.

Ätzende Stoffe.

Nachstehende Stoffe sind zur Beförderung unter besonderen Bedingungen zugelassen:

1. Schwefelsäure, rauchende Schwefelsäure, (Schwefelsäure enthaltend Florwasserstoffsäure, Oleum, Vitrinöl, Nordhausener Schwefelsäure), Stickstoffsäure (Salpetersäure, Scheidewasser) und deren Mischungen, Essiglösungen mit mehr als 40 v. H. Säure;
2. Chlorschwefel sowie Salpetersäure und schwefelsaures Eisenoxyd (Ferrintrat oder Ferrisulfat, Eisenbeize).
3. Ätzlauge (Natronlauge, Sodalauge, Kalilauge, Pottaschenlauge und dgl.), Ölsatz (Rückstände von der Ölreinigung), in Wasser gelöster Ammoniak mit mehr als 25 v. H. Ammoniak;
4. Brom.
5. Wasserfreie Schwefelsäure.
6. Azetylenchlor, Antimonpentachlor, Chromilchlor, Phosphorchloroxyd, Phosphorpantachlor, (Phosphorsuperchlor) Phosphortrichlor, Sulfurchlorid, Thionchlorid und Chlorsulfonsäure.
7. Doppelwasserstoffoxyd.
8. Schwefelnatrium und Natronkoks.
9. Doppelschwefelnatrium und doppelschwefelsaurer Kalk.

Beförderungsbedingungen.

A.

Verpackung.

(1) Zur Verpackung der Stoffe der Ziffern 1 bis 4 sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße zu verwenden, die durch den Inhalt nicht angegriffen werden. Für Flourwasserstoffsäure (1) siehe Absatz 1. Der Verschluß muß so beschaffen sein, daß er weder durch Erschütterungen noch durch den Inhalt beschädigt werden kann. Bei Verwendung von Gefäßen aus Glas oder Ton ist nachstehendes zu beachten.

a) Bei den Stoffen der Ziffern 1 bis 3 sind die Gefäße unter Verwendung geeigneter Verpackungsstoffe in starke Übergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest einzusetzen; Übergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein.

b) Bei konzentrierter Salpetersäure mit einem spezifischen Gewicht von mindestens 1,48 bei 15° (46,8° Baumé) und bei roter rauchender Salpetersäure sind die Glas- oder Tongefäße in den Übergefäßen mit einer ihrem Inhalte mindestens gleichkommenden Menge Kieselgur oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe einzubetten.

c) Verpackungsstoff a) und b) ist nicht erforderlich, wenn die Glasgefäße in eiserne Mantelkörbe eingesetzt sind und durch gut federnde Widerstände gesichert und in Asbest gebettet sind, daß sie sich in den Körben nicht bewegen können.

d) Bei Brom (Ziffer 4) sind die Glas- oder Tongefäße in starke Holz- oder Metallbehälter bis zum Halse in Asche, Sand oder Kieselgur oder in ähnliche, nicht brennbare Stoffe einzubetten.

(2) Feuerlöschvorrichtungen, die Säuren der Ziffer 1 enthalten, müssen so gebaut sein, daß keine Säure ausfließen kann.

(3) Mit Schwefelsäure (Ziffer 1) gefüllte elektrische Sammler (Akkumulatoren) sind in einem Batterienkasten so zu befestigen, daß die einzelnen Zellen sich nicht bewegen können. Der Batterienkasten ist mit aufsaugenden Verpackungsstoffen in eine Kiste fest zu verpacken. Die Kisten müssen auf den Deckeln die deutlichen Aufschriften „Elektrische Sammler (Akkumulatoren)" und „Oben" tragen. Sind die Sammler geladen, so müssen die Pole gegen Kurzschluß gesichert sein. Sind die Zellen aus widerstandsfähigen Stoffen wie Holz mit Bleifutter oder Hartgummi hergestellt und oben derart eingerichtet, daß gefährliche Ätzlaugen nicht verspritzt werden können, so kann von der Verpackung der Akkumulatorenzellen und Batterien abgesehen werden, wenn sie durch geeignete Vorrichtungen wie Gestelle, Verschläge, Versteifungen gegen Umfallen oder Verschieben und gegen Beschädigung durch andere etwa darauf fallende Frachtstücke gesichert sind. Zellen oder Batterien, die in Fahrzeuge für deren betriebsmäßige Benutzung eingebaut sind, bedürfen ebenfalls keiner besonderen Verpackung, wenn die Fahrzeuge im Eisenbahnwagen sicher befestigt oder festgelegt sind.

(4) Für schwefelsäurehaltigen Bleischlamm aus Akkumulatoren und Bleikammern dürfen Holzgefäße nur verwendet werden, wenn ein Austropfen der Säure verhindert ist.

(5) Die Gefäße für flüssige Flourwasserstoffsäure (1) müssen aus Blei oder Guttapercha bestehen; zugelassen sind auch Holzgefäße mit einem dauerhaften Paraffinüberzug. Bei konzentrierter Flourwasserstoffsäure bis mindestens 70 v. H., können auch eiserne Gefäße mit dichten verschraubten Verschließungen

verwendet werden. Derartige eiserne Gefäße sowohl gefüllt als auch leer dürfen nur nach Entfernung aller äußeren Säurespuren zur Beförderung aufgegeben werden. Die Gefäße für konzentrierte Flourwosserstoffsäure müssen sowohl leer, als auch gefüllt die deutliche und haltbare Aufschrift: „Konzentrierte 70 v. H. Flourwasserstoffsäure" tragen.

(6) Schwefelsäureanhydrid (5) ist zu verpacken:

a) in starke verlötete Büchsen aus Weißblech, oder

b) in starke Gefäße oder Flaschen aus Eisen oder Kupfer, sicher und luftdicht verschlossen.

Die Gefäße und Flaschen sind in dichte Holz- und Blechüberbehälter zu packen und in Kieselgur oder andere nicht brennbare Stoffe zu betten.

(7) Die Stoffe der Ziffer 6 sind zu verpacken:

a) in vollkommen dichte und mit guten Verschlüssen versehene Gefäße aus Schweißeisen, Flußeisen, Gußstahl, Blei oder Kupfer, oder

b) in Glasgefäße. Für diesen Fall gelten folgende Vorschriften:

α) Die Glasgefäße müssen starkwandig und mit gut eingeschliffenen, gedichteten und gegen Herausfallen gesicherten Glasstöpseln verschlossen sein.

β) Wennn die Glasgefäße mehr als 5 kg enthalten, sind sie in metallene Gefäße einzusetzen. Flaschen mit geringerem Inhalte dürfen in starke Holzbehälter verpackt werden, die durch Zwischenwände in so viele Abteilungen geteilt sind, als Flaschen versandt werden. Ein Behälter darf nicht mehr als 4 Abteilungen enthalten.

γ) Die Glasgefäße sind in die Behälter so einzusetzen, daß sie mindestens 30 mm von den Wänden abstehen. Die Zwischenräume sind mit Kieselgur oder ähnlichen nicht brennbaren Stoffen fest auszustopfen; bei Azetylchlorid dürfen auch Sägespäne verwendet werden.

δ) Auf dem Deckel der äußeren Behälter ist der Inhalt anzugeben und das Glaszeichen oder das Wort „Glas" anzubringen.

(8) Für Doppelwasserstoffoxyd (7) sind lose verschlossene Gefäße zu benutzen. Tonballons, Kannen und Flaschen sind in starke, mit Handhaben versehene Kisten oder Körbe gut zu verpacken. Die Ballons müssen mit einem Sicherheitsverschluß versehen sein, der sich bei einem inneren Druck öffnen kann.

(9) Für gereinigtes, kristallisches Schwefelnatrium (8) sind wasserdichte Gefäße, für rohes Schwefelnatrium sowie für Natronkoks dichte Blechgefäße zu verwenden.

(10) Doppelschwefelnatrium ist in dichten, gegen den Inhalt widerstandsfähigen Gefäßen zu befördern. Es kann auch in mit Blei ausgelegten offenen Wagen, oder unter Decken befördert werden, jedoch mit der Vorrichtung, daß die Decke nicht unmittelbar an den Inhalt anliegt.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A. gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

a) bis zu 500 g Brom (Ziffer 4);

b) wasserfreie Schwefelsäure (5) in Mengen bis 2 kg kann auch in starken zugeschmolzenen Glaskolben befördert werden, die in starke, dicht verschlossene Bleigefäße in Kieselgur gut zu betten sind;

c) bis zu 5 kg die Stoffe der Ziffer 6;

d) bis zu 10 kg die Stoffe der Ziffern 1, 2 und 3.

Obige Gegenstände müssen in den Behältern fest eingebettet sein.

(2) In den Frachtbriefen muß vermerkt sein:

a) bei Salpetersäure (Ziffer 1) verpackt in Glasgefäßen, das spezifische Gewicht bei 15°; fehlt eine solche Angabe, so sind die Säuren nach A. Abs. (1) b) und c) als konzentriert zu behandeln;

b) bei schwefelsäurehaltigem Bleischlamm aus Akkumulatoren und aus Bleiklammern muß bescheinigt sein, daß ein Austropfen der Schwefelsäure verhindert ist;

c) bei Abfallschwefelsäure aus Nitroglyzerinfabriken, daß sie vollständig denitriert ist: andernfalls ist die Säure von der Beförderung ausgeschlossen.

Bei Abfallsäure aus Nitrozelluloseabriken bedarf es einer solchen Bescheinigung nicht; ein geringer Gehalt an Nitrozellulose stellt kein Hindernis für die Beförderung.

(3) Die Stoffe der Ziffern 1 bis 5 können in offenen Wagen befördert werden. Doch ist die Benutzung bedeckter Wagen zugelassen:

a) für Stoffe der Ziffer 3, wenn sie in starke, dichte Eisenfässer, die höchstens bis $^9/_{10}$ ihres Fassungsraums gefüllt sein dürfen, verpackt sind;

b) für Brom (Ziffer 4) bis zu 500 g, für wasserfreie Schwefelsäure (5) bis 2 kg, für die Stoffe der Ziffern 1, 2 und 3 bis zu 10 kg, wenn die Gefäße in starke, dicht verschlossene Holzkisten fest eingebettet oder mit anderen Gegenständen zusammengepackt sind.

(4) Doppelwasserstoffoxyd (7) sowie Natriumschwefel und Natronkoks (8) können in gedeckten oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden.

(5) Leere Gefäße, worin Stoffe der Ziffern 1 bis 5 enthalten gewesen sind, müssen bei Aufgabe als Stückgut dicht verschlossen oder vollständig gereinigt sein. Im Frachtbrief muß die Bezeichnung des Stoffes, welcher sich zuletzt in dem Gefäße befand, angegeben sein.

(6) Die Vorschriften der Abs. (3) und (5) gelten nicht für Feuerlöschvorrichtungen und elektrische Akkumulatoren (A. Abs. (2) und (3).

(7) Gefäße mit Fluorwasserstoffsäuren (1) sind so aufzustellen, daß die Schließvorrichtungen nach oben kommen.

(8) Für Gefäße, die aus den zur Beförderung von ätzenden Stoffen bestimmten Kesselwagen bestehen, gelten die Vorschriften unter A Absatz (1) mit Ausnahme der Vorschriften der Punkte a) bis d).

C.

Beförderung.

(1) Die unter Ziffer 3 angegebenen Stoffe werden zur Beförderung als Eilstückgut zugelassen, wenn sie nach den Vorschriften unter B Absatz (3) a) verpackt sind. Stoffe der Ziffer 1 bis 3 in Mengen bis 10 kg, Brom bis 500 Gramm und wasserfreie Schwefelsäure bis 2 kg werden auch in der unter B Absatz (3) b) angegebenen Verpackung angenommen.

(2) Diese Beschränkung findet auf Feuerlöschvorrichtungen und elektrische Akkumulatoren A Absatz (2) und (3) keine Anwendung.

VI. Klasse.

Ekelerregende und übelriechende Stoffe.

Zur Beförderung werden zugelassen:

1. Frische Flechen und Hautabfälle zur Erzeugung von Leim bestimmt, nicht durchkalkte frische Hörner und Klauen und frische Knochen, sowie andere fäulnisfähige und übelriechende tierische Stoffe, soweit sie nicht in den folgenden Absätzen genannt sind.
2. Ungesalzene frische Häute.
3. Gereinigte trockene Knochen, trockene Hörner und Klauen.
4. Frische, von allen Speiseresten gereinigte Kälbermagen.
5. Ausgepreßte Rückstände von der Leimherstellung aus Häuteabfällen (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger).
6. Nicht ausgepreßte Rückstände der in Ziffer 5 bezeichneten Art.
7. Mit Streu durchsetzter Stalldünger.
8. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe.
9. Hausmüll.
10. Zu unschädlicher Beseitigung bestimmte tierische Stoffe (ganze Körper oder Körperteile).

Beförderungsbedingungen.

A

Verpackung.

(1) Nachstehend aufgeführte Stoffe, die zur Beförderung als Stückgut aufgegeben werden, sind zu verpacken:

a) die Stoffe der Ziffern 1, 5 und 6 in solche starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kübel, Kisten), die den üblen Geruch des Inhalts nach außen nicht durchlassen;

b) die Stoffe der Ziffer 2 in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kübel, Kisten), oder in starke, dichte gut verschlossene, wasserdichte Säcke, die mit geeigneten Desinfektionsmitteln, wie Karbolsäure, Lysol, so angefeuchtet sind, daß der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist; die Verwendung solcher Säcke ist jedoch auf die Monate November, Dezember, Januar und Februar beschränkt;

c) die Stoffe der Ziffer 3 in dichte Behälter (Fässer oder Kübel) oder in starke Säcke;

d) Kälbermagen (Ziffer 4) in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kübel); während der Monate April bis einschl. September müssen die Kälbermagen so gesalzen sein, daß für jeden Magen 15 bis 20 g Kochsalz verwendet sind, außerdem muß eine mindestens 1 cm hohe Salzschicht auf den Boden des Behälters und auf die oberste Magenschicht gestreut sein; im Frachtbrief ist die Beachtung dieser Vorschrift zu bescheinigen;

e) Hundekot (Ziffer 8) in starke, dichte, sicher verschlossene Metall- oder Holzbehälter;

f) Taubenschlagdünger (Ziffer 8) in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kübel); trockener Geflügeldünger darf auch in starke, dichte Säcke verpackt sein. Die äußere Verpackung darf keine Spuren des Inhalts zeigen.

(2) Für Wagenladungen gelten folgende Vorschriften:

a) Stoffe der Ziffern 1 und 2:

1. Bei Verwendung besonders eingerichteter bedeckter Wagen, die mit wirksamen Durchlüftungsvorrichtungen versehen sind, ist Verpackung nicht erforderlich. Die Stoffe sind jedoch mit mindestens fünfprozentiger Karbolsäure oder anderen geeigneten Desinfektionsmitteln derart anzufeuchten, daß ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist.

2. Bei Verwendung gewöhnlicher offener Güterwagen:

α) Vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen die Stoffe in starke, wasserdichte Säcke verpackt sein; diese sind mit den unter 1. genannten Desinfektionsmitteln derart anzufeuchten, daß der faulige Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muß mit einer aus starkem Gewebe hergestellten, mit den vorbezeichneten Desinfektionsmitteln getränkten Decke und diese wieder mit einem großen, wasserdichten, ungeteerten Wagenplane völlig bedeckt sein.

β) Vom November bis Ende Februar sind Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muß jedoch ebenfalls mit einer Decke aus Hopfentuch und diese wieder mit einem großen, wasserdichten, ungeterrten Wagenplane völlig bedeckt sein. Die untere Decke ist nötigenfalls mit den unter 1. genannten Desinfektionsmitteln so anzufeuchten, daß kein fauliger Geruch wahrnehmbar ist.

γ) Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Desinfektionsmitteln nicht beseitigt werden kann, müssen in starke, dichte, gut verschlossene Fässer oder Kübel so verpackt sein, daß sich der Inhalt der Gefäße nicht durch Geruch bemerkbar macht.

b) Stoffe der Ziffern 3 und 7 bedürfen keiner besonderen Verpackung; die Stoffe müssen aber, wenn unverpackt, mit wasserdichten Wagendecken völlig eingedeckt sein;

c) Kälbermagen (Ziffer 4) sind in derselben Weise wie in Abs. (1) d angegeben zu verpacken.

d) Stoffe der Ziffer 5 müssen mit zwei übereinanderliegenden großen, wasserdichten, ungeterrten Wagenplänen völlig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit geeigneten Desinfektionsmitteln (Karbolsäure, Lysol oder dergleichen) so zu tränken, daß kein fauliger Geruch wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden Decken muß sich eine Schicht von trockenem, gelöschten Kalk, von Torfmull oder von gebrauchter Lohe befinden.

e) Stoffe der Ziffer 6 müssen nach Abs. (1) a) verpackt sein.

f) Stoffe der Ziffer 8 sind in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken. Trockener Hundekot und trockener Taubendünger dürfen auch in starke, wasserdichte Säcke verpackt sein.

B.

Sonstige Vorschriften.

(1) Die Eisenbahn kann die Beförderung auf bestimmte Züge beschränken, die Bezahlung der Fracht im Voraus verlangen, auch besondere Vorschriften über Zeit und Frist des Auf- und Abladens sowie der An- und Abfuhr treffen. Die Eisenbahn kann die Zustellung der Decken vom Absender verlangen.

(2) Die Stoffe der Ziffern 7,8 (mit Ausnahme von Hundekot und Taubendünger), 9 und 10 werden nicht als Stückgut angenommen.

(3) Behälter mit Hundekot dürfen nicht gerollt werden, sie sind aufrechtstehend zu befördern.

(4) Bei lose aufgegebenen Wagenladungen kann die Eisenbahn vom Empfänger verlangen, daß er die Verlade- bezw. Entladestelle reinigt. Die Eisenbahn hat auch das Recht vom Absender oder Empfänger zu verlangen, daß die Beladung sowie auch die Entladung von Hauskehricht unter Zuhilfenahme von entsprechenden Vorrichtungen erfolgt, die ein Verstauben und Verstreuen des Kehrichts vollständig verhüten. Zur Lieferung solcher Vorrichtungen ist der Absender bezw. der Empfänger verpflichtet.

(5) Nach der Beförderung von losen Stoffen der Ziffern 1, 2, 3 und 7 sowie der Ziffer 8 ist die Eisenbahn verpflichtet, die benutzten Wagen jedesmal zu reinigen und zu desinfizieren. Die Kosten der Desinfektin trägt der Absender oder Empfänger.

(6) Macht sich ein lästiger Geruch während der Beförderung bemerkbar, so kann die Eisenbahn die Stoffe jederzeit auf Kosten des Absenders oder des Empfängers mit geeigneten Mitteln zur Beseitigung des Geruchs behandeln lassen.

(7) Die Stoffe der Ziffern 3 und 4 dürfen in bedeckten Wagen befördert werden. Ihr Zusammenladen mit Nahrungs- und Genußmitteln ist verboten. Zur Beförderung von Hausmüll sind besonders eingerichtete, das Verstauben verhütende Wagen oder dichte, offene, mit gut schließenden Decken versehene Wagen zu verwenden. Die Stoffe der Ziffern 1, 2, 5, 6, 7 und 8 (mit Ausnahme von frischen Flechsen zur Leimerzeugung, sowie mit Ausnahme von frischen Knochen, beigegeben bei Fleischeinkauf oder zur Erzeugung von Suppenmasse) müssen in offenen Wagen befördert werden (vergl. aber A. (2) a) 1). Zur Beförderung von trockenem Hundekot, der gemäß der Vorschrift unter A. (2) f) letzter Satz verpackt ist, sind bedeckte Wagen oder offene Wagen mit gut schließendender Decke zu verwenden.

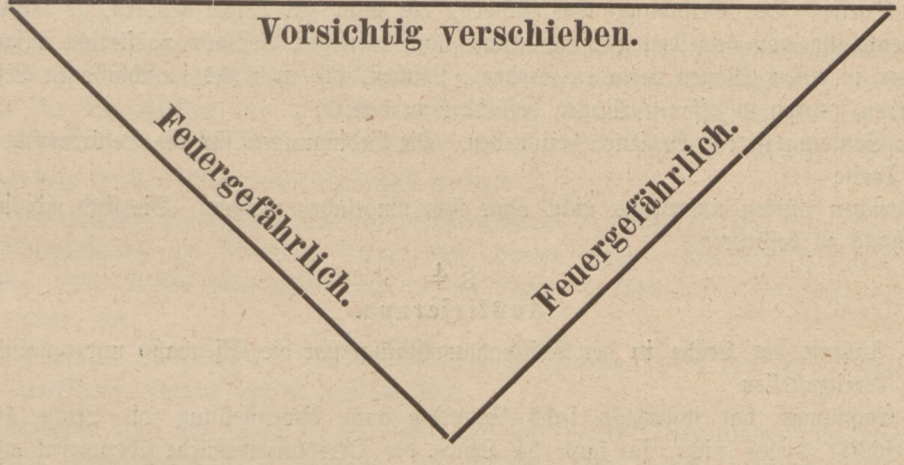
(8) Leere Behälter und zurückgehende Wagendecken müssen völlig gereinigt und mit geeigneten Desinfektionsmittel behandelt sein, so daß sie keinen faulen Geruch verbreiten. Im Frachtbrief ist auf ihre frühere Verwendung hinzuweisen. Sie müssen in offenen Wagen befördert werden.

(9) Die Stoffe der Ziffer 10 müssen in luft- und wasserdichten eisernen Wagen befördert werden. Diese müssen mit Ventilen versehen sein, die bei zu hohem Drucke der sich entwickelnden Gase dem Aufreißen der Wagenwände vorbeugen. Die Wagen sind nach den Vorschriften des Abs. (5) zu desinfizieren, und zwar sofort nach der Entladung, wenn der Inhalt von Tieren herstammte, die mit Rinderpest, Milzbrand, Tollwut, Rotz oder Maul- und Klauenseuche behaftet waren, anderenfalls alle 4 Wochen.

(10) Die Stoffe der Ziffern 1 bis 3 sowie 5 bis 10 mit einem Gewicht unter 5000 kg, sowie leere Gefäße von diesen Stoffen und Decken, unter welchen diese Stoffe befördert wurden, können als Eilgut zur Beförderung nicht aufgegeben werden.

Muster der Beklebezettel für Gegenstände der Klasse III a B.

1/3 natürliche Größe. Rotes Papier.



Anlage B.
(§ 4 der Verkehrsordnung.)

Vorschriften über die Beförderung von Leichen.

§ 1.
Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Beförderung von Leichen erfolgt nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung (V. O. G.), sofern die nachstehenden Vorschriften keine Änderungen enthalten:

2. Außerdem sind bei Beförderung von Leichen die von den zuständigen Behörden erlassenen Vorschriften maßgebend.

§ 2.
Auflieferung.

1. Leichen, welche znr Beförderung als Eilgut aufgegeben werden, werden mit personenführenden Zügen befördert Die Eisenbahn kann die Beförderung mit Schnellzügen ablehnen.

2. Leichensendungen müssen auf der Anfangestation des Zuges mindestens 6 Stunden, auf anderen Stationen mindestens 12 Stunden vor der Abfahrtszeit angemeldet werden.

3. Jede Leiche muß in einem widerstandsfähigen Metallbehälter luftdicht verschlossen und dieser in einen hölzernen Behälter so fest eingesetzt sein, daß er sich darin nicht verschieben kann.

4. Bei der Aufgabe hat der Absender eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Beförderungsbewilligung (Leichenpaß) beizubringen. Diese Bewilligung wird dem Empfänger eingehändigt.

5. Das Verladen hat der Absender zu besorgen.

6. Leichensendungen dürfen weder mit Nachnahme noch mit Barvorschuß belastet werden.

7. Die Fracht ist bei der Aufgabe zu entrichten.

8. Wer Leichen unter unrichtiger Bezeichnung aufliefert (§ 7 V. O. G.), hat, unbeschadet der strafrechtlichen Folgen, den Frachtunterschied von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation nachzuzahlen und das Vierfache der Gesamtfracht als Frachtzuschlag zu entrichten.

§ 3.
Beförderung.

1. Leichen sind in besonderen bedeckten Wagen zu befördern. In Wagen mit Leichen dürfen nur die dazu gehörenden Gegenstände beigeladen werden. Die Bedingungen für die Beförderung dieser Gegenstände bestimmen die Tarife. Die Beiladung von Gütern, die nicht zur Leiche gehören, ist verboten. Mehrere Leichen, die gleichzeitig von derselben Versandstation nach derselben Bestimmungsstation aufgegeben werden, können zusammen in einem Wagen verladen werden. Leichen, die in rings umschlossenen Leichenfuhrwerken aufgeliefert werden, dürfen in offenen Wagen befördert werden.

2. Jeder Sendung ist ein Begleiter beizugeben. Die Bedingungen für die Beförderung von Begleitern bestimmen die Tarife

3. Die Leichen dürfen unterwegs nicht ohne Not umgeladen werden. Sie sind möglichst schnell und ohne Unterbrechung zu befördern.

§ 4.
Auslieferung.

1. Nach Ankunft der Leiche in der Bestimmungsstation hat die Eisenbahn unverzüglich die Sendung zur Ausladung bereitzustellen

2. Der Empfänger hat innerhalb sechs Stunden nach Bereitstellung die Leiche auszuladen und abzuholen. Geschieht dieses nicht, so kann die Leiche der Ortspolizeibehörde überwiesen werden. Kommt die Leiche nach 6 Uhr abends an, so wird die Frist zur Ausladung und Abholung vom nächsten Morgen 8 Uhr ab gerechnet. Bei Überschreitung der Auslade- nnd Abholungsfrist ist die Eisenbahn berechtigt, das tarifmäßige Wagenstandgeld zu erheben.

§ 5.
Ausnahmebestimmungen.

1. Bei Leichen, die von Polizeibehörden, Strafanstalten, Krankenhäusern oder dergleichen an öffentliche höhere Lehranstalten gesandt oder von diesen weiterversandt werden, ist Begleitung nicht erforderlich.

2. Die Leichen sind in dicht verschlossenen Kisten oder Särgen, welche gegen Ausrinnen gesichert sind, aufzuliefern und werden mit Güterzügen befördert.

Anlage C.

(§ 4 der Verkehrsordnung.)

Vorschriften über die Beförderung von lebenden Tieren.

§ 1.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Beförderung von lebenden Tieren erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung (V. O. G.), sofern diese Bestimmungen keine Änderungen enthalten.

2. Die Stationen, welche Einrichtungen für die Verladung und Ausladung von lebenden Tieren sowie Vorrichtungen für Tränkung besitzen, sind in den Tarifen angegeben.

3. Wie die Verladerampen sowie die Vorrichtungen für die Tränkung und Fütterung der zur Beförderung angenommenen Tiere auf den Stationen eingerichtet sein müssen, bestimmen die Vorschriften der betreffenden Verwaltungsbehörden.

§ 2.

Auflieferung.

1. Die Eisenbahn hat die Züge, mit welchen lebende Tiere befördert werden, in den Stationen bekanntzugeben. Die Stationen haben auf Verlangen über die Fahrordnungen dieser Züge ausführliche Aufklärungen zu erteilen.

2. An Sonn- und Feiertagen wrrden lebende Tiere zur Beförderung nicht angenommen. Ausnahmen sind bei den Güterabfertigungsstellen bekanntzumachen.

3. Die Aufgabe von Tieren muß mindestens 24 Stunden vor Abfahrt des betreffenden Zuges angemeldet werden; die Annahme nicht rechtzeitig angemeldeter Viehsendungen kann verweigert werden.

4. Der Absender hat in der Aufgabestation schriftlich einen Wagen zu bestellen. In dem Bestellschreiben ist die Gattung des Wagens (gedeckt oder offen, mit einer oder mehreren Etagen) die Bestimmungsstation, der Tag und womöglich die Stunde der Verladung, schließlich die Anzahl und Gattung der Tiere anzugeben.

5. Ob dem Frachtbrief ein Ursprungszeugnis oder eine Bestätigung des zuständigen Tierarztes, daß die Tiere gesund und frei von ansteckenden Krankheiten sind, beigegeben werden muß, wird durch die Landesgesetze und durch die Vorschriften der zuständigen Behörden bestimmt. Außerdem sind die jeweiligen veterinärärztlichen Verordnungen betreffend Beschränkung des Verkehrs lebender Tiere zu beachten.

6. Die Annahme kranker Tiere kann abgelehnt werden.

7. Wilde Tiere werden zur Beförderung angenommen, wenn der Absender nach Ermessen der Eisenbahn jede Gefahr der Beschädigung von Menschen, Tieren oder Gütern durch entsprechende Verpackung oder Verladung beseitigt hat. Die Käfige oder Kisten mit wilden Tieren müssen mit einer auffallenden Anschrift „Wilde Tiere“ versehen sein.

8. Die Tiere müssen rechtzeitig auf die Station gebracht werden, damit ihre Verladuug eine Stunde vor Abfahrt des betreffenden Zuges beendet werden kann.

9. a) Der Absender muß das Einladen der Tiere und ihre sichere Unterbringung im Wagen besorgen, auch die erforderlichen Befestigungsmittel beschaffen und dieselben selbst derart befestigen, daß der Wageu keine Beschädigung erleidet. Wenn die Eisenbahn diese Befestigungsmittel beistellt, ist sie berechtigt, eine im Tarif festzusetzende Gebühr, mindestens die Selbstkosten zu erheben.

b) Großvieh ist derart zu verladen, daß es nicht aneinander und gegen die Wand des Wagens gepreßt steht. Dieser Vorschrift ist genügt, wenn sich ein Mann zwischen den eingeladenen Tieren hindurchbewegen kann. Bei der Querverladung muß außerdem zwischen den Tieren und den Wagenwänden soviel Raum bleiben, daß eine Verletzung der Tiere durch Aufscheuern oder dergleichen am Kopfe oder am Hinterteil vermieden wird. Kleinvieh muß die Möglichkeit haben, sich zu legen. Bei Verladung von Tieren in Käfigen, Kisten usw. ist darauf zu achten, daß zu den Tieren ausreichend frische Luft treten kann, insbesondere dürfen andere Güter nicht auf die Behälter, und diese nur dann übereinander verladen werden, wenn durch Leisten oder dergleichen dafür gesorgt ist, daß zwischen dem Boden des oberen und dem Deckel des unteren Behälters ein Luftraum von mindestens drei Zentimeter Höhe frei bleibt.

c) Tiere verschiedener Gattung, wie Pferde und Großvieh mit Kälbern, Schweinen, Schafen usw. dürfen in demselben Wagen nur dann verladen werden, wenn jede Gattung durch Schranken, Bretter oder Lattenverschläge von der andern getrennt wird. Bei der Beförderung von Muttertieren mit saugenden Jungen fallen diese Beschränkungen weg.

d) Zur Beförderung von Horn und Borstenvieh hat der Absender Streumittel beizubringen. Wenn die Beförderung in offenen mit Latten versehenen Wagen oder bei offenen Türen erfolgt, dürfen leicht entzündliche Streumittel wie Stroh, Heu usw nicht verwendet werden; dagegen dürfen Sägespäne mit Wasser befeuchtet, sowie angefeuchtetes Torfstreu verwendet werden. Bei Umladung auf einer Unterwegsstation aus einem bestreuten Wagen hat die Eisenbahn nach Tunlichkeit Streumittel gegen Erhebung einer tarifmäßigen Gebühr, mindestens jedoch gegen Rückerstattung der Selbstkosten zu liefern.

10. Für die Beschädigung des Wagens sowie der Bahneinrichtungen sowohl während der Verladung oder Ausladung und während der Beförderung, schließlich für Beschädigung der Tiere haftet der Absender, sofern kein Verschulden der Eisenbahn vorliegt. Diese Haftung übernimmt der Empfänger durch Einlösung des Frachtbriefes.

11. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht für die Beförderung lebender Tiere verlangen.

§ 3.

Beförderung.

1. Bei Verwendung bedeckter Wagen zur Viehbeförderung sind solche Wagen auszuwählen, die in der Nähe der Wagendecke an den Längs- oder Stirnseiten mit je zwei von der inneren Seite verschließbaren Öffnungen versehen sind. Bei Beförderung von Großvieh in Wagen ohne Öffnungen sind die Türen bis zur Hälfte offen zu halten, wobei die Türöffnungen mit Brettervorschlägen oder Lattengittern, welche das Herausfallen der Tiere verhindern, durch den Versender zu versehen sind. Die Wagen müssen gehörig gereinigt, die Fußböden dicht sein.

2. Die zur Beförderung von Tieren dienenden Kisten, Käfige, Körbe, Säcke oder andere Behälter müssen geräumig und luftig und so eingerichtet sein, daß die Verunreinigung der Wagen verhindert wird. Die Tiere dürfen nicht geknebelt aufgegeben werden.

Käfige oder ähnliche Behälter müssen einen dichten Boden und so weit hinauf dichte Wände haben, daß eine Verunreinigung des Wagens durch Kot und Streu möglichst ausgeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt nicht für Tiere in Wagenladungen. Behälter, die ganz oder teilweise aus Latten bestehen, müssen so beschaffen sein, daß die Tiere nicht einzelne Körperteile hindurchzwängen können, auch müssen sie so hoch sein, daß die Tiere zwanglos darin stehen können. Ferner müssen Käfige oder ähnliche Behälter, wenn die Beförderung voraussichtlich mehr als 36 Stunden dauert, mit zweckmäßigen Vorrichtungen zum Tränken und bei Kleinvieh auch zum Füttern der Tiere versehen sein.

3. Der Absender ist verpflichtet, den Sendungen lebender Tiere, wenn sie nicht in Käfigen und Kisten oder dergl. befördert werden, Begleiter beizugeben. Für einen Wagen darf nicht mehr als ein Begleiter mitfahren, für je 4 Wagen ist mindestens ein Begleiter zu stellen. Die Eisenbahn kann jedoch auf das im Frachtbriefe gestellte Verlangen des Absenders ihn von der Beigabe der Begleitung befreien. In diesem Falle haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird (§ 28 der V. O. G.). Wenn der Absender ein derartiges Verlangen im Frachtbrief nicht eingetragen hat, muß er die Anzahl der Begleiter sowie die Wagen, für welche sie bestimmt sind, im Frachtbriefe angeben.

4. Die Begleiter haben die Tiere unterwegs zu warten, sie haben den ihnen von der Eisenbahn angewiesenen Platz im Zuge einzunehmen. Die Eisenbahn kann verlangen, daß der Begleiter mit den Tieren im selben Wagen mitfährt, wenn die Sicherheit es erfordert.

5. Die Bedingungen für die Beförderung der Begleiter sowie die Gebühren bestimmen die Tarife.

6. Bei Beförderung zur Nachtzeit müssen die Begleiter von Viehsendungen gut brennende Laternen mit sich führen, wobei leicht entzündliche Brennstoffe, wie Petroleum oder dergleichen verboten sind.

Im Wagen darf nicht geraucht werden.

7. Alle Tiere, deren Beförderung 24 Stunden oder länger in Anspruch nimmt, sollen vor der Verladung vom Absender gefüttert und getränkt werden. Dauert die Beförderung mehr als 36 Stunden, so sind die Tiere mindestens innerhalb je 36 Stunden zu füttern und zu tränken. Die Tränkung und Fütterung der Tiere unterwegs in den hierzu bestimmten Stationen haben die Begleiter zu besorgen. Wenn die Eisenbahn auf Verlangen des Absenders oder mangels Begleitung die Tränkung und Fütterung der Tiere besorgt, erhebt sie die tarifmäßigen Gebühren, mindestens die Selbstkosten.

8. Das während der Beförderung zur Fütterung der Tiere erforderliche Futter wird in einer im Tarife festgesetzten Menge, wenn es im Viehwagen mitverladen wird, unentgeltlich befördert.

§ 4.

Auslieferung.

1. Die Eisenbahn hat die nötigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Tiere nach Ankunft in der Bestimmungsstation mit tunlichster Beschleunigung zur Abnahme bereitgestellt werden. Der Empfänger hat die Tiere spätestens 2 Stunden nach der Bereitstellung auszuladen und abzutreiben.

2. Meldet sich nach Eintreffen unbegleiteter Tiersendungen auf der Bestimmungsstation kein zum Empfange Berechtigter, so ist die Eisenbahn gehalten, den Empfänger gemäß den Bestimmungen des § 16 V. O. G. zu benachrichtigen. In diesen Fällen beginnt die Ausladefrist 2 Stunden nach der Benachrichtigung (§ 16 V. O. G.)

3. Die Ausladefrist ruht während einer zoll-, veterinäramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, soweit diese nicht durch den Absender, Empfänger oder Begleiter verzögert wird.

4. Werden die Tiere nicht innerhalb der vorerwähnten Frist ausgeladen und abgetrieben, so ist die Eisenbahn berechtigt, wenn sie deren ferneren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet, die tarifmäßigen Gebühren zu erheben. Die Eisenbahn ist auch berechtigt, nach Ablauf dieser Frist die Tiere auf Gefahr und Kosten des Verfügungsberechtigten nach ihrem Ermessen in Verpflegung zu geben.

5. Für die Desinfektion sowie die Reinigung der Wagen erhebt die Eisenbahn eine in den Gütertarifen festgesetzte Gebühr.

Breite

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Kontroll-stempel der Eisenbahn

Frachtbrief

Muster I für Frachtgut (weißes Papier).
„ II für Eilgut (weißes Papier mit 1 cm breitem roten Streifen an der Vorder- und Rückseite).

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife.

An .....

.....

in .....

(Wohnung) .....

Bestimmungsstation .....

Bestimmungsort (wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation)

.....

Vom Absender vorgeschrieben:

a) Beförderungsweg .....

b) anzuwendender Tarif .....

Wagen		
Gattung und Nummer*)	Eigentumsmerkmal*)	Ladegewicht (kg) oder Ladefläche (m^2) oder Anzahl der Böden

Nr. des Frachtbriefes .....

Nr. der Frachtkarte .....

*) Einzutragen vom Absender, wenn er das Gut verladen hat.

Erklärung des Absenders betreffend Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, Bezeichnung der diesbezüglichen Dokumente, in der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.

.....

.....

.....

.....

Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Vom Absender angegebenes Gewicht (kg)	Von der Eisenbahn ermitteltes Gewicht (kg)

Sendung ausgefolgt am ..... Stunde ..... durch .....

Stempel der Uebergangsstation auf andere Bahnen.

Höhe 297 mm

Benachrichtigung erfolgte durch: Telephon, Telegraph, Boten, Post.

den ..... Std. .....

Lagergeld

vom .....

Wagenstandgeld

vom ..... Std. .....

Gebühren und Ausgaben, mit welchen der Versender sich selbst belastet { .....

Angabe des Lieferungswertes (in Buchstaben) { [redacted] [redacted]

Barvorschuß (in Buchstaben) { [redacted] [redacted]

Nachnahme nach Eingang (in Buchstaben) { [redacted] [redacted]

..... am ..... 19 .....

Unterschrift und Adresse des Versenders: .....

Verrechnet für kg, m², Stückzahl	Klasse	Frachtsatz	Vom Absender bezahlt G	Vom Absender bezahlt P	RECHNUNG	Vom Empfänger zu erheben G	Vom Empfänger zu erheben P	.....	.....
					Barvorschuß				
					Nachnahme nach Eingang				
					Barvorschuß-Gebühr				
					Nachnahme-Gebühr				
					Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes .				
					Nebengebühren				
					Fracht bis				

Stempel der Versandstation	Wiegestempel	Stempel der Bestimmungsstation

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Kontrollstempel der Eisenbahn

Frachtbrief-Duplikat

Muster I für Frachtgut (weißes Papier).
„ II für Eilgut (weißes Papier mit 1 cm breitem roten Streifen an der Vorder- und Rückseite).

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife.

Wagen		
Gattung und Nummer*)	Eigentumsmerkmal*)	Ladegewicht (kg) oder Ladefläche (m^2) oder Anzahl der Böden

Nr. des Frachtbriefes .....

Nr. der Frachtkarte .....

*) Einzutragen vom Absender, wenn er das Gut verladen hat.

An .....

.....

in .....

(Wohnung) .....

Bestimmungsstation .....

Bestimmungsort (wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation)

.....

Vom Absender vorgeschrieben:

a) Beförderungsweg .....

b) anzuwendender Tarif .....

Erklärung des Absenders betreffend Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, Bezeichnung der diesbezüglichen Dokumente, in der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.

.....

.....

.....

.....

Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Vom Absender angegebenes Gewicht (kg)	Von der Eisenbahn ermitteltes Gewicht (kg)

Rubrik zum Eintragen des Wortlauts der nachträglichen Verfügung: .....

.....

.....

Nachträgliche Verfügung übernommen:	Datumstempel der Versandstation:

Höhe 297 mm

Gebühren und Ausgaben, mit welchen der Versender sich selbst belastet	....
Angabe des Lieferungswertes (in Buchstaben)	
Barvorschuß (in Buchstaben)	
Nachnahme nach Eingang (in Buchstaben)	

.... am .... 19........

Unterschrift und Adresse des Versenders: ....

....

Verrechnet			Vom Absender bezahlt		RECHNUNG	
für kg, m ^{2}, Stückzahl	Klasse	Frachtsatz	G	P		
					Barvorschuß	
					Nachnahme nach Eingang	
					Barvorschuß-Gebühr	
					Nachnahme-Gebühr	
					Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes .	
					Nebengebühren	
					Fracht bis	

Stempel der Versandstation	Wiegestempel	

Breite
szerokość

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.
UWAGA: Części listu przewozowego, obwiedzione linjami grubemi, wypełnia kolej żelazna, pozostałe zaś nadawca.

Kontrollstempel der Eisenbahn
Pieczęć kontrolna kolei

Frachtbrief — List przewozowy

Muster I für Frachtgut (weißes Papier).
Muster II für Eilgut (weißes Papier mit 1 cm breitem roten Streifen an der Vorder- und Rückseite).
Wzór I przesyłka zwyczajna (papier biały). — Wzór II przesyłka pośpieszna (papier biały z czerwonemi szlakami szerokości conajmniej 1 centymetra na górnym i dolnym brzegu na stronie przedniej i odwrotnej)

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife.
Przewóz dokonywa się na podstawie Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz taryf towarowych.

An .....
Do .....

in .....
w .....

(Wohnung) .....
(mieszkanie) .....

Bestimmungsstation
Stacja przeznaczenia .....

Bestimmungsort (wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation) .....
Miejsce dostarczenia (jeżeli znajduje się ono poza stacją przeznaczenia)

Vom Absender vorgeschrieben: — Żądana przez nadawcę:
a) Beförderungsweg .....
a) droga przewozu
b) anzuwendender Tarif .....
b) tarifa

Wagen — Wagon

Gattung und Nummer*) Rodzaj i numer*)	Eigentumsmerkmal*) Cecha własności*)	Ladegewicht [kg] oder Ladefläche (m²) oder Anzahl der Böden Ladowność [kg], lub powierzchnia (m²) lub ilość pięter

Nr. des Frachtbriefes .....
Nr. listu przewoz.
Nr. der Frachtkarte .....
Nr. ceduły

*) Einzutragen vom Absender, falls er das Gut verladen hat. — *) Wpisuje nadawca, jeżeli sam naładował przesyłkę.

Erklärung des Absenders betreffend Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, Bezeichnung der diesbezüglichen Dokumente, in der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.
Oświadczenie nadawcy co do załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne, wyszczególnienie odnośnych dowodów; oświadczenia przewidziane w Regulaminie przewozu i taryfach.

.....
.....
.....

Zeichen Cechy	Nummer Numery	Anzahl Ilość	Art der Verpackung Rodzaj opakowania	Bezeichnung des Gutes Nazwa towaru	Vom Absender angegebenes Gewicht Waga wskazana przez nadawcę (kg)	Von der Eisenbahn ermitteltes Gewicht Waga rzeczywista określona przez kolej (kg)

Sendung ausgefolgt am ..... Stunde ..... durch .....
Wydano przesyłkę dn. ..... godz. ..... przez .....

Stempel der Übergangsstation auf andere Bahnen. — Stemple stacji zdawczych na inne koleje.

Höhe — wysokość 297 mm

Benachrichtigung erfolgte durch: Telephon, Telegraph, Boten, Post.
Wysłania zawiadomienia dokonano: telefon, telegrafem, posłańcem, pocztą.

den .... Stunde .....
dn. godz.

Lagergeld
Składowe od

vom ....
dn.

Wagenstandgeld
Postojowe

vom .... Stunde .....
dn. goz.

Gebühren u. Ausgaben mit welchen der Versender sich selbst belastet.
Należności i koszty, które nadawca bierze na siebie ....

Angabe des Lieferungswertes (in Buchstaben)
Deklaracja wartości dostawy (słowami)

Barvorschuß (in Buchstaben)
Zaliczka w gotowiźnie (słowami)

Nachnahme nach Eingang (in Buchstaben)
Zaliczenie (słowami)

.... am / dn. .... 19 / r. ....

Unterschrift und Adresse des Versenders
Podpis i adres nadawcy ....

Verrechnet – Obliczono			Vom Absender bezahlt Opłacił nadawca		RECHNUNG RACHUNEK	Vom Empfänger zu erheben Do pobrania od odbiorcy			
für kg, m², Stückzahl / za kg, m², ilość sztuk	Klasse Klasa	Frachtsatz Stawka				Zł	gr	.....	.....
					Barvorschuß — Zaliczka w gotowiźnie				
					Nachnahme nach Eingang — Zaliczenie				
					Barvorschuß-Gebühr — Prowizja za zaliczkę w gotowiźnie				
					Nachnahme-Gebühr — Prowizja za zaliczenie				
					Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes . . . . . . Opłata za deklarację wartości dostawy				
					Nebengebühren — Opłaty dodatkowe				
					Fracht bis — Przewozne do				

Stempel der Versandstation Stempel stacji nadawczej	Wiegestempel Stempel wagi	Stempel der Bestimmungsstation Stempel stacji przeznaczenia

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.
UWAGA: Części listu przewozowego, obwiedzione linjami grubemi, wypełnia kolej żelazna, pozostałe zaś nadawca.

Kontrollstempel der Eisenbahn
Pieczęć kontrolna kolei

Frachtbrief-Duplikat – Wtórnik listu przewozowego

Muster I für Frachtgut (weißes Papier).
Muster II für Eilgut (weißes Papier mit 1 cm breitem roten Streifen an der Vorder- und Rückseite).
Wzór I przesyłka zwyczajna (papier biały). — Wzór II przesyłka pośpieszna (papier biały z czerwonemi szlakami szerokości conajmniej 1 centymetra na górnym i dolnym brzegu na stronie przedniej i odwrotnej)

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife.
Przewóz dokonywa się na podstawie Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz taryf towarowych.

Wagen — Wagon

Gattung und Nummer*) Rodzaj i numer*)	Eigentumsmerkmal*) Cecha własności*)	Ladegewicht [kg] oder Ladefläche (m²) oder Anzahl der Böden Ladowność [kg], lub powierzchnia (m²) lub ilość pięter

Nr. des Frachtbriefes / Nr. listu przewoz. .....
Nr. der Frachtkarte / Nr. ceduły .....

*) Einzutragen vom Absender, wenn er das Gut verladen hat. — *) Wpisuje nadawca, jezeli sam naładował przesyłkę.

An / Do .....

in / w .....

(Wohnung) / (mieszkanie) .....

Bestimmungsstation
Stacja przeznaczenia .....

Bestimmungsort (wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation) .....
Miejsce dostarczenia (jeżeli znajduje się ono poza stacją przeznaczenia)

Vom Absender vorgeschrieben: — Żądana przez nadawcę:

a) Beförderungsweg .....
a) droga przewozu
b) anzuwendender Tarif .....
b) tarifa, mająca być zastosowaną

Erklärung des Absenders betreffend Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, Bezeichnung der diesbezüglichen Dokumente, in der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.
Oświadczenie nadawcy co do załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne, wyszczególnienie odnośnych dowodów; oświadczenia przewidziane w Regulaminie przewozu i taryfach.

.....
.....
.....

Zeichen Cechy	Nummer Numery	Anzahl Ilość	Art der Verpackung Rodzaj opakowania	Bezeichnung des Gutes Nazwa towaru	Vom Absender angegebenes Gewicht Waga wskazana przez nadawcę (kg)	Von der Eisenbahn ermitteltes Gewicht Waga rzeczywista określona przez kolej (kg)

Rubrik zum Eintragen des Wortlauts der nachträglichen Verfügung: .....
Rubryka do wpisania treści zlecenia dodatkowego

.....
.....

Nachträgliche Verfügung übernommen: Zlecenia dodatkowe przyjęto:	Datumstempel der Versandstation: Datownik stacji nadawczej

Höhe — wysokość 297 mm

Gebühren u. Ausgaben mit welchen der Versender sich selbst belastet.
Należności i koszty, które nadawca bierze na siebie

Angabe des Lieferungswertes (in Buchstaben)
Deklaracja wartości dostawy (słowami)

Barvorschuß (in Buchstaben)
Zaliczka w gotowiźnie (słowami)

Nachnahme nach Eingang (in Buchstaben)
Zaliczenie (słowami)

am 19
dn. r.

Unterschrift und Adresse des Versenders
Podpis i adres nadawcy

Verrechnet – Obliczono			Vom Absender bezahlt Opłacił nadawca		RECHNUNG RACHUNEK	
für kg, m³, Stückzahl za kg, m³, ilość sztuk	Klasse Klasa	Frachtsatz Stawka				
					Barvorschuß — Zaliczka w gotowiźnie	
					Nachnahme nach Eingang — Zaliczenie	
					Barvorschuß-Gebühr — Prowizja za zaliczkę w gotowiźnie	
					Nachnahme-Gebühr — Prowizja za zaliczenie	
					Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes	
					Opłata za deklarację wartości dostawy	
					Nebengebühren — Opłaty dodatkowe	
					Fracht bis — Przewozne do	

Stempel der Versandstation
Stempel stacji nadawczej

Wiegestempel
Stempel wagi

Anlage E.
(§ 12 V.O.G.)

Fehlen oder Mängel der Verpackung.

Allgemeine Erklärung.

Die Station ..... der ..... Bahn übernimmt vom heutigen Tage an auf mein Ersuchen die nachbezeichneten Güter, die von mir zur Beförderung aufgegeben werden:

.....

.....

Ich erkenne hiermit an, daß diese Güter, wenn sie von einem Frachtbrief begleitet sind, der einen Hinweis auf diese allgemeine Erklärung enthält,

unverpackt, *)

in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung aufgeben sind: *)

.....

.....

....., den ..... 19.....

(Unterschrift.)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

Anlage F.
(§ 21 V.O.G.)

Nachträgliche Verfügung.

Die Station ..... der ..... Bahn ersuche ich, die nachstehend bezeichnete Sendung:

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit Eilfrachtbrief / Frachtbrief vom ..... 19..... zur Beförderung an .....

in ..... aufgegeben wurde,

1. auf der Versandstation an ..... zurückzugeben; *)
2. in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs aufzuhalten; *)
3. in Erwartung weiterer Verfügungen nicht abzuliefern; *)
4. an ..... in ..... Station der ..... Eisenbahn abzuliefern; *)
5. nur gegen Bezahlung einer Nachnahme von ..... (in Buchstaben) abzuliefern; *)
6. nicht gegen Bezahlung der im Frachtbrief angegebenen Nachnahme, sondern gegen Bezahlung einer Nachnahme von ..... (in Buchstaben) abzuliefern; *)
7. ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern; *)
8. franko ..... abzuliefern. *)

....., am ..... 19.....

(Unterschrift.)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

An die Station ..... der ..... Bahn in .....

Vorstehende vom Absender hier überreichten nachträglichen Verfügungen werden zur Ausführung unter Beachtung der Bestimmungen des § 22 der Verkehrsordnung übermittelt. Sie wurden auf dem vom Absender vorgelegten Frachtbriefduplikat wiederholt. Die Bescheinigung über die Nachnahme wurde berichtigt (eingezogen). Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm vom ..... Nr. .....

....., am ..... 19.....

Der Stationsvorsteher.

Inhaltsverzeichnis.

Vorwort.

Titel I. Geltungsbereich der Verkehrsordnung. Durchgehende Beförderung. Seite

§ 1. Eisenbahnen und Sendungen, auf die die Verkehrsordnung Anwendung findet . . 239
§ 2. Ausführungsbestimmungen. Abweichungen. Vorübergehende Änderungen 239
§ 3. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände 239
§ 4. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände 240
§ 5. Beförderungspflicht. Durchgehende Beförderung. Reihenfolge der Beförderung . . 240

Titel II. Frachtvertrag.

Kapitel I. Form und Bedingungen des Frachtvertrages.

§ 6 Inhalt und Form des Frachtbriefes 241
§ 7. Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Feststellung des Inhaltes, des Gewichtes und der Stückzahl. Frachtzuschläge. Verladung. Maßnahmen bei Überlastung 243
§ 8 Abschluß des Frachtvertrages. Frachtbriefduplikat 246
§ 9. Tarife. Grundsätze für die Frachtberechnung. Wegevorschriften 246
§ 10. Verbot von Sonderübereinkommen 248
§ 11. Lieferfristen 248
§ 12. Zustand des Gutes. Verpackung und Bezeichnung der Sendung 249
§ 13. Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden. Verpackung der Zollsendungen 250

Kapitel II. Ausführung des Frachtvertrages.

§ 14. I. Auflieferung 251
II. Bestellung der Wagen 251
III. Verladung 252
IV. Verwendung bedeckter oder offener Wagen 253
V. Umladung 253
§ 15. Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden 253
§ 16. I. Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft der Sendung 254
II. Einlösung des Frachtbriefes. Ablieferung 255
III. Ausladung 255
IV. Nachzählung und Verwiegung auf der Bestimmungsstation 256
V. Zuführung 256
VI. Fristen für die Annahme der Güter 257
§ 17. Zahlung der Fracht 258
§ 18. Unrichtige Berechnung der Gebühren 258
§ 19. Nachnahmen und Barvorschüsse 259
§ 20. Verpflichtungen der Empfangsbahn 259

Kapitel III. Abänderung des Frachtvertrages.

§ 21. Recht zur Abänderung des Frachtvertrages 259
§ 22. Ausführung der nachträglichen Verfügungen 260
§ 23. Beförderungshindernisse 261
§ 24. Ablieferungshindernisse. Verzögerung der Abnahme 262

Kapitel IV. Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn.

§ 25. Pfandrecht der Eisenbahn 263

Titel III. Haftung der Eisenbahnen. Klagen.

Kapitel I. Haftung.

§ 26. Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen 263
§ 27. Umfang der Haftung 263
§ 28. Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus besonderen Ursachen entstehen können 263
§ 29. Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes . . . 264

§ 30. Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden verlorenen Gutes . . . 264
§ 31. Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten 265
§ 32. Höhe der Enschädigung bei Beschädigung des Gutes 265
§ 33. Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist 266
§ 34. Beschränkung der Entschädigung bei gewissen Tarifen 266
§ 35. Angabe des Lieferwertes (Interesse an der Liefernng) 266
§ 36. Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn . . 267
§ 37. Verzinsung des Eutschädigungsbetrages 267
§ 38. Rückerstattung der Entschädigung 267
§ 39. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. Beschwerden 267
Kapitel II. Reklamationen. Klagen aus dem Frachtvertrag. Verjährung.
§ 40. Reklamationen 267
§ 41. Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen 268
§ 42. Eisenbahnen gegen welche die Klagen zu richten sind 268
§ 43. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes 268
§ 44. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage 269
§ 45. Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrage 269
§ 46. Unlässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche 270
Kapitel III. Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegen einander. Währung.
§ 47. Abrechnung zwischen den Eisenbahnen 270
§ 48. Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust, für Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist 270
§ 49. Währung 270

Anlagen.

A. (§ 3) Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände . . 271
B. (§ 4) Vorschriften über die Beförderung von Leichen 312
C. (§ 4) Vorschriften über die Beförderung von lebenden Tieren 313
D. (§ 6) Muster des Frachtbriefes 316
D1. (§ 6) Muster des Frachtbriefduplikats 318
E. (§ 12) Allgemeine Erklärung über Fehlen oder Mängel der Verpackung 324
F. (§ 21) Nachträgliche Verfügung 325

Bezugsgebühren vierteljährlich a) für das Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig Ausgabe A u. B je 3,00 G, b) für den Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig Teil I Ausgabe A u. B je 2,25 G, c) für den Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig Teil II 3,00 G. Bestellungen haben bei der zuständigen Postanstalt zu erfolgen. Für Beamte siehe Staatsanz. f. 1922, Nr. 87) Bezugspreis zu a) 1,80 G, zu b) 1,20 G.
Einrückungsgebühren betragen für die zweigespaltene Zeile oder deren Raum = 0,40 Gulden.
Belegblätter und einzelne Stücke werden zu den Selbstkosten berechnet.
Schriftleitung: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth in Danzig.